



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA  
DE MEXICO**

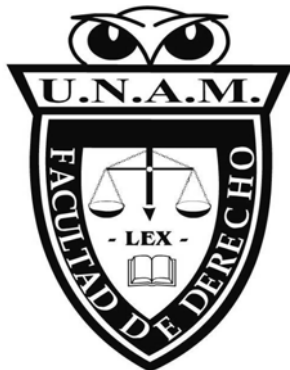
---

---

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

**LOS ACCIDENTES DE LOS TRABAJADORES  
DE AUTOTRANSPORTE FORÁNEO  
DE CARGA**

**T E S I S**  
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:  
LICENCIADO EN DERECHO  
P R E S E N T A :  
**MIGUEL ANGEL TOLEDO HERNÁNDEZ**



**ASESOR:  
LIC. MARTHA RODRIGUEZ ORTIZ**

**CIUDAD UNIVERSITARIA MÉXICO, D.F. 2006**



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

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

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

*A mis padres: Srs. Miguel Toledo Arenas  
y Cecilia Hernández Padilla, con todo amor,  
respeto y mi más profundo agradecimiento  
por toda una vida de sacrificios y esfuerzo.*

## *Agradecimientos*

*A mis padres.*

*Miguel Toledo Arenas y Cecilia Hernández Padilla.*

*A ustedes les debo lo que soy, su apoyo incondicional me alienta a seguir siempre adelante. Gracias porque la educación es la más preciada herencia que unos padres le pueden dar su hijo.*

*A mi hermana.*

*Elvira.*

*Por ser mi gran compañía y brindarme un apoyo absoluto en los momentos que más lo he necesitado.*

*A mis Abuelitos.*

*No concibo la vida sin ustedes, gracias por ayudarme en todo momento.*

*A mis tías.*

*Eva y Lourdes.*

*De alguna u otra forma, desde pequeño hasta la fecha siempre me han ayudado y se han preocupado por mí, este logro también es suyo.*

*A Lilitiana. Templos Cuevas*

*Por su comprensión, amor y ternura que me ha brindado.*

*A la Universidad.*

*A esta gran institución le agradezco mi formación profesional, así como a todos los maestros que alguna vez me impartieron clase, compartiendo sus conocimientos.*

*A la Lic. Martha Rodríguez Ortiz.*

*En un reconocimiento muy especial, ya que a pesar de su carga de trabajo, siempre hizo un espacio para asesorarme con sabiduría y experiencia.*

# LOS ACCIDENTES DE LOS TRABAJADORES DE AUTOTRANSPORTE FORÁNEO DE CARGA.

<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	1
<b>I. MARCO CONCEPTUAL Y GENERALIDADES</b> .....	4
1.1. Relación de trabajo.....	5
1.1.1. Patrón.....	7
1.1.2. Trabajador.....	11
1.2. Condiciones Generales de Trabajo.....	14
1.2.1 Salario.....	15
1.2.2 Jornada de trabajo.....	20
1.2.3. Días de descanso.....	25
1.2.4Vacaciones.....	26
1.3. Trabajos Especiales.....	27
1.3.1. Trabajo de Autotransporte.....	29
1.3.1.1. Chofer, Conductor y operador.....	31
1.3.1.2. Propietario, Permisionario y Concesionario.....	33
1.3.2. Autotransporte Foráneo de Carga.....	35
1.4. Accidente de Trabajo.....	38
1.4.1 Accidente de Autotransporte.....	42
<b>II. ANTECEDENTES DEL AUTOTRANSPORTE</b> .....	44
2.1 Nacimiento del Autotransporte en México.....	45
2.2 Desarrollo del Autotransporte Foráneo de Carga (1910-2004).....	48
2.2.1. Periodo Prè y Pos revolucionario.(1910-1934).....	49
2.2.2. Lázaro Cárdenas 1934-1940.....	61

2.2.3. Manuel Ávila Camacho 1940-1946.....	63
2.2.4. Miguel Alemán Valdés 1946-1952.....	66
2.2.5. Adolfo Ruiz Cortines 1952-1958.....	68
2.2.6. Adolfo López Mateos 1958-1964.....	69
2.2.7. Gustavo Díaz Ordaz 1964-1970.....	71
2.2.8. Luis Echeverría Álvarez 1970-1976.....	72
2.2.9. José López Portillo 1976-1982.....	74
2.2.10. Miguel de la Madrid Hurtado 1982-1988.....	77
2.2.11. Carlos Salinas de Gortari 1988-1994.....	78
2.2.12. Ernesto Zedillo Ponce de León 1994-2000.....	81
2.2.13. Vicente Fox Quesada 2000-2006.....	82
2.3. Ley Federal del Trabajo de 1931.....	84

### **III. LEGISLACIÓN VIGENTE APLICABLE A LOS TRABAJADORES DE AUTOTRANSPORTE FORÁNEO DE CARGA.....87**

3.1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.....	89
3.2. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.....	90
3.3. Ley Federal del Trabajo.....	91
3.4. Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.....	92
3.5. Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares...94	
3.6. Reglamento de Transito en Carreteras Federales.....	96
3.7. Reglamento del Servicio de Medicina Preventiva en el Transporte.....	99
3.8. Reglamento para Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos.....	103
3.9. Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal.....	105
3.10. El Convenio 153 de la Organización Internacional del Trabajo, sobre la duración de la jornada de trabajo y periodos de descanso en los transportes por carretera.....	105

3.11. Normas Oficiales Mexicanas.....	110
<b>IV. LOS ACCIDENTES DE LOS TRABAJADORES DE AUTOTRANSPORTE FORÁNEO DE CARGA.....</b>	<b>112</b>
4.1. Análisis de las Condiciones Laborales de los Trabajadores de Autotransporte Foráneo de Carga.....	113
4.1.1. Relación de trabajo.....	113
4.1.2. Salario y Jornada de Trabajo.....	115
4.1.3. Días de descanso.....	125
4.1.4. Vacaciones.....	126
4.1.5. Responsabilidad solidaria del concesionario o permisionario.....	127
4.1.6. Prohibiciones de los trabajadores.....	128
4.1.7. Obligaciones especiales de los trabajadores.....	130
4.1.8. Obligaciones especiales de los patrones.....	131
4.1.9. Rescisión de las relaciones laborales.....	132
4.2. Los Accidentes de los Trabajadores de Autotransporte Foráneo de Carga.....	138
4.3. Propuesta para la Elaboración de Mejores Disposiciones Especiales para los Trabajadores de Autotransporte Foráneo de Carga.....	149
<b>CONCLUSIONES.....</b>	<b>158</b>
<b>BIBLIOGRAFIA.....</b>	<b>165</b>

## INTRODUCCIÓN

El presente trabajo tiene como objetivo principal, estudiar las condiciones de trabajo de los conductores de Autotransporte Foráneo de Carga (trailereros y camioneros) y determinar si dichas circunstancias ocasionan los múltiples accidentes carreteros que se presentan día con día en carreteras federales de México. Al mismo tiempo se pretende dar a conocer algunos aspectos del operador como ser humano, los cuales dejamos de ver al momento de ocurrir un accidente, sin justificar por ello algunas de sus acciones, sino por el contrario para entender y proponer soluciones. Por lo anterior en el desarrollo del trabajo incluiremos aspectos históricos, sociológicos, y como envoltura fundamental aspectos de carácter jurídico laboral.

Para tal efecto el presente estudio se integra por cuatro capítulos, en el primero nos referiremos a conceptos fundamentales que necesitaremos para comprender su desarrollo; tales como: sujetos de la relación de trabajo, condiciones generales de trabajo, trabajos especiales (autotransporte) y Accidentes de Autotransporte, todo esto al tenor de la Ley Federal del Trabajo.

En el Capítulo Segundo abordamos los Antecedentes del Autotransporte en la Legislación Mexicana, tomando como base el surgimiento del Autotransporte en el Distrito Federal, que constituyo la base para el desarrollo del Autotransporte Foráneo de Carga a través de los subsecuentes periodos presidenciales y ante dicha circunstancia solo hemos seleccionado el primer gobierno preconstitucional de don Venustiano Carranza, en 1914, hasta Vicente Fox Quezada (2000-2006),



tomando en cuenta las acciones que tomaron, que pasaba con el gremio camionero durante su mandato. Ya que este sector se considera como el medio de transporte más importante del país que por su orografía accidentada así lo requiere; constituyendo una actividad estratégica que mueve el 74% de la carga transportada por carretera.

El Capítulo Tercero lo dedicamos al estudio de la Legislación Vigente aplicable a los Trabajadores de Autotransporte Foráneo de Carga, extrayendo y comentando de los ordenamientos respectivos artículos en particular para complementar nuestro estudio.

En el Capítulo Cuarto realizamos un análisis de las diversas condiciones de laborales a las que están sometidos los Trabajadores de Autotransporte Foráneo de Carga, como factor determinante en los accidentes carreteros. Las normas jurídicas día con día deberán irse ajustando a las exigencias del desarrollo del hombre. Es por ello y por vivencias propias, como trabajador de Autotransporte Foráneo de Carga que en alguna etapa de mi vida formo parte, es en el presente trabajo en el que expongo algunas propuestas de solución para reducir el índice de accidentes que se presentan constantemente en las carreteras de México.

Desgraciadamente en las consideraciones del problema de accidentes de carretera, solamente es impactante la cantidad de muertos y heridos producidos y no la cantidad de accidentes ocurridos (tal vez muchos registros de accidentes

estén por ahí archivados sin conocer la luz pública o están en otras estadísticas que no se mencionan).

En virtud que han concurrido diversos factores y situaciones que hacen urgente una adecuación de la legislación en materia de autotransporte a las actuales condiciones de vida, debiendo tomar en cuenta que el crecimiento y desarrollo demográfico y económico del país, así como la apertura de nuestras fronteras al libre comercio han propiciado un incremento considerable de vehículos que circulan por las carreteras nacionales, además de los avances tecnológicos de la industria automotriz que han permitido la fabricación de vehículos más potentes, veloces, con mayor capacidad, se hace imperativo el establecimiento de normas claras y precisas que permitan una a los trabajadores y a los patrones mayor seguridad.

## **CAPITULO I. MARCO CONCEPTUAL Y GENERALIDADES.**

En el presente capítulo nos ocuparemos de establecer los conceptos y definiciones relativos al objeto de estudio de la tesis, para así dejar bien cimentado su entendimiento y comprensión, que van desde la relación de trabajo hasta el accidente de transporte y particularmente el accidente de Autotransporte Foráneo de Carga.

La Ley Federal del Trabajo en su Título Sexto, Trabajos Especiales, Capítulo VI de Trabajo de Autotransportes, prevé una serie de disposiciones especiales que deberán observar patrones y trabajadores, al mismo tiempo en su Artículo 181. “Los trabajos especiales se rigen por las normas de este Título y por las generales de esta Ley en cuanto no las contraríen”. Motivo por el cual desarrollaremos las condiciones generales de trabajo como: salario, jornada de trabajo, días de descanso, vacaciones. Así mismo establecemos los tipos de servicio en el transporte, precisando que nuestro campo de estudio será el Autotransporte Foráneo de carga, sea público o privado.

El sistema de Autotransporte de carga en México, constituye un elemento fundamental en el proceso de desarrollo nacional, ya que el mismo influye en la determinación de costos de producción y distribución de bienes y servicios, por lo cual los accidentes que ocurren, son factores que afectan en forma considerable la calidad y costo del servicio.

## 1.1. RELACIÓN DE TRABAJO.

En el artículo 20 de la Ley Federal del Trabajo se encuentra definido el concepto de relación de trabajo, el cual prevé: “Se entiende por relación de trabajo, cualquiera que sea el acto que le de origen, a la prestación de un trabajo personal subordinado a una persona, mediante el pago de un salario”.

El Maestro Mario de la Cueva nos dice “.. la relación de trabajo es una situación jurídica objetiva que se crea entre un 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 principios, instituciones y normas de la declaración de derechos sociales, de la ley federal del trabajo, de los convenios internacionales, de los contratos colectivos y los contratos – ley y de sus normas supletorias”<sup>1</sup>.

Entendiendo para tal efecto por relación de trabajo el acuerdo de voluntades entre quien otorga y quien recibe una prestación de trabajo personal, remunerado y subordinado, dentro del marco jurídico establecido para tal efecto.

Sin embargo la subordinación no debe mal entenderse, como un acto de sumisión incondicional; necesariamente implica del trabajador la voluntad de obediencia en la realización de su trabajo para contribuir al logro de los objetivos de la empresa y del patrón el respeto a la dignidad del trabajador, sin distinción de

---

<sup>1</sup>CUEVA, Mario de la. El Nuevo Derecho Mexicano del Trabajo. (Historia, Principios Fundamentales, Derecho individual y Trabajos especiales). T. I, Décimo novena edición, Ed. Porrúa, México, 2003. p.186.

su credo religioso, raza, sexo o ideología política; pues el desarrollo y éxito de la empresa se encuentra ligado al trabajo productivo, innovador y crítico que realizan los trabajadores.

La relación de trabajo nace desde el momento de que el trabajador se subordina al patrón, sin necesidad de existir formalismo o solemnidad, es decir sin necesidad de la existencia de un contrato de trabajo, ya que en el caso del trabajador para que se entienda que inicia la relación de trabajo debe haber subordinación al patrón y ,esto implica un acto de voluntad del trabajador, a diferencia del patrón que para que de, inicio una relación laboral con un trabajador pueda expresar su voluntad expresa o tácitamente, o bien dejar de expresar su voluntad pero resultar beneficiado del trabajo ejecutado.

La relación de trabajo y el contrato de trabajo formalmente celebrado producen los mismos efectos, es decir, através de éstos el trabajador se vuelve sujeto del derecho laboral y por lo tanto susceptible de disfrutar los derechos, prerrogativas y prestaciones que la ley laboral establece en su favor.

Es en el Derecho del Trabajo en donde se señala a las personas (patrón-trabajador) que tienen una relación jurídica que implica consecuencias de derecho que establece la ley federal del trabajo, por lo tanto es común observar en ésta, disposiciones que favorecen al trabajador, ya que la razón de ser de la ley, es equilibrar los derechos y deberes de trabajadores y patrones, protegiendo al menos favorecido.

Los sujetos de la relación de trabajo por lo tanto son el Patrón y el Trabajador, el primero es aquella persona jurídica, sea física o moral que paga y recibe los servicios de un trabajo personal subordinado, el segundo es deberá ser una persona física que presta su fuerza de trabajo ya sea material o intelectual en forma subordinada a cambio de una retribución.

### **1.1.1 Patrón.**

Al patrón se le conoce de diversas formas tales como, patrono, empleador, empresario, locatario, principal, entre otros, en materia laboral se utiliza mas el término de patrón. “La palabra patrón deriva del latín pater onus que significa carga o cargo del padre, y consistía en la protección de unas personas por otras”<sup>2</sup>.

“El Diccionario jurídico nos dice que el patrón es el empleador de obreros y por otro lado, el diccionario de la real Academia de la Lengua Española lo define dueño de la casa donde se hospeda uno, o jefe de un barco mercante o de pesca”<sup>3</sup>.

El doctor Borrell Navarro define al patrón como la “persona física o moral que utiliza los servicios de uno o varios trabajadores, debiendo estos quedar subordinados a aquél”<sup>4</sup>.

---

<sup>2</sup> BRICEÑO RUIZ, Alberto. Derecho Individual del Trabajo. Ed. Harta. México. 1985 p. 154

<sup>3</sup> DE TORO Y GISBERT, Miguel. Pequeño Larousse Ilustrado. Quinta edición, Ed. Larousse, México, 1969, p. 778.

<sup>4</sup> BORRELL NAVARRO, Miguel. Análisis Práctico y Jurisprudencial del Derecho Mexicano del trabajo. Cuarta edición, Ed. Sixta, México, 1994, p.74.

De esta definición se desprende el punto medular de toda relación de trabajo que consiste en la subordinación que el trabajador debe tener respecto del patrón, es decir el deber jurídico de obediencia, sometiéndose así de manera expresa o tacita a las ordenes del patrón. El Profesor Néstor de buen nos dice que patrón "...es quien puede dirigir la actividad laboral de un tercero, que trabaja en su beneficio, mediante retribución"<sup>5</sup>.

Esta definición es muy clara, señalando que el patrón es la persona capaz de ordenar adecuadamente al trabajador que actividad deba desarrollar, así como de cual será la retribución que le corresponde por la realización de su trabajo.

El maestro Sánchez Alvarado define a el patrón como la "... persona física o jurídico-colectiva (moral) que recibe de otra, los servicios materiales, intelectuales o de ambos géneros, en forma subordinada".<sup>6</sup>

Igualmente expresa la subordinación que debe existir del trabajador hacia el patrón en el desempeño de sus funciones laborales.

La ley federal del trabajo considera este concepto y lo define en su artículo 10 primer párrafo como:

"patrón es la persona física o moral que utiliza los servicios de uno o varios trabajadores"

---

<sup>5</sup> DE BUEN LOZANO, Néstor. Derecho del trabajo. T. I. Octava edición, Ed, Porrúa, México, 1991, p. 503.

<sup>6</sup> SANCHEZ ALVARADO, Alfredo. Instituciones de Derecho Mexicano del Trabajo. Tomo I, Vol. I, s.p.i., México, 1967. p. 299.

Por lo que hoy en día nuestra legislación laboral establece que será patrón tanto una persona física como una moral.

Será una persona física, tal y como lo establece el derecho civil desde el momento en que el individuo cuente con capacidad de ejercicio, ya que cada persona debe contar con dos tipos de capacidad de goce y de ejercicio, existe capacidad de goce, de acuerdo a lo que prevé el artículo 22 del Código Civil para el Distrito federal: "la capacidad jurídica de las personas se adquiere por nacimiento y se pierde por la muerte; pero desde que un individuo es concebido, entra bajo la protección de la ley y se le tiene por nacido para los efectos declarados en el presente código". Habrá capacidad de ejercicio cuando se adquiera la mayoría de edad o por emancipación, pero en el derecho laboral existe una excepción ya que los menores de dieciocho años y mayores de dieciséis pueden prestar sus servicios libremente y serán los mayores de catorce quienes para poder laborar deberán contar con la autorización de su tutor.

Se presentará como persona moral, que en el Derecho Mexicano es una ficción jurídica, constituida por un grupo de personas que persiguen un mismo fin, que cuenta con personalidad jurídica y patrimonio propios, satisfaciendo los requisitos necesarios que establece la ley para su creación, pudiendo en todo momento ser sujeta de derechos y obligaciones.



Por lo tanto todo patrón es considerado por la ley como un sujeto que cuenta con capacidad para contraer derechos y obligaciones.

Para que una persona sea considerada como patrón se requiere que éste, reciba los beneficios del trabajo ejecutado por los trabajadores; así tenemos que una persona física o moral se convierte en patrón cuando se beneficia de los trabajos ejecutados por trabajadores.

Un aspecto que considero relevante es en razón de aquellos patronos que en algunas ocasiones no pueden realizar de manera directa las actividades de dirección o administración, requiriendo en todo momento el auxilio de una persona que lo represente como directores, gerentes, administradores y demás personas, que realicen dichas funciones, luego entonces como lo señala el artículo 11 de la Ley Federal del Trabajo dichos representantes se encuentran obligados en sus relaciones con los trabajadores.

Por otro lado es de especial importancia considerar la figura del Intermediario, nuestra ley federal del Trabajo en su artículo 12 lo considera como “aquel que contrata o interviene en la contratación de las personas que prestan sus servicios a un patrón”, por lo que su actividad consiste en contratar a uno o varios trabajadores para que presten su fuerza de trabajo a una empresa o establecimiento, así mismo el artículo 14 de La Ley Federal del Trabajo nos prevé que “las personas que utilicen intermediarios para la contratación de trabajadores serán responsables de las obligaciones que se deriven de esta ley y de los servicios prestados. Art. 14 de la Ley federal del Trabajo.

### **1.1.2 Trabajador.**

La mayoría de los estudiosos del derecho coinciden con la definición de la Ley Federal del Trabajo al considerarla como la mas completa, la cual señala en su artículo 8º de la Ley Federal del Trabajo señala que “Trabajador es la persona física que presta a otra, física o moral, un trabajo personal subordinado”.

Respecto ha esta definición que nos da la ley se desprende que solamente puede ser trabajador una persona física, la cual trabaja en virtud de la subordinación que guarda respecto del patrón de manera individual, por lo tanto el derecho al trabajo es un derecho individual y si bien existe la posibilidad de que los trabajadores se asocien en sindicatos o se les pueda contratar por grupo, las consecuencias jurídicas por la prestación del trabajo producen efecto respecto de cada uno de los trabajadores, por lo tanto los contratos colectivos de trabajo o una demanda interpuesta en contra de un patrón por varios trabajadores, no les genera por ser varios trabajadores más derechos, ni tampoco puede uno de los trabajadores darse por pagado o desistirse de los derechos de otro trabajador.

La subordinación como elemento integrante del trabajo, no se necesita pactar textualmente, basta que de las obligaciones contraídas por en trabajador se desprenda que existe el deber de obediencia a las ordenes del patrón por parte del trabajador, en el ejercicio de su trabajo.

Bailón Valdominos, considera que la definición legal no es completa y debería agregársele la frase “a cambio del pago de un salario”, quedando, “trabajador es la persona física que presta a otra, física o moral un trabajo personal subordinado a cambio de un salario” <sup>7</sup>

En este plano quiero afirmar que será trabajadora aquella persona física, que bajo las órdenes de un patrón presta un servicio a cambio de un salario del cual no podrá renunciar.

Así también, para que a una persona se le considere como trabajador se requiere, que a cambio de la prestación de su trabajo reciba un salario; existiendo casos en la práctica que no pueden ser considerados como trabajador, como: El trabajo ejecutado por un hijo o familiar del dueño de una empresa o establecimiento, donde no se le paga salario, dándole a cambio alojamiento o alimentos; el trabajo ejecutado por el miembro de una comunidad donde se acuerda por la mayoría de sus integrantes realizar trabajos de mejoras o reparación a los caminos públicos.

Por trabajo se entiende toda actividad humana, intelectual o material, independientemente del grado de preparación técnica requerido para cada profesión u oficio.

---

<sup>7</sup> BAILON VALDOMINOS, Rosario; Derecho Laboral, Teoría, Diccionario, Preguntas y Respuestas, Ed. Mundo Jurídico, México, 1991, p.33.

En México existen diferentes tipos de trabajadores que son regulados por la Ley Federal del Trabajo:

A) Trabajador de planta: Es la persona que presta sus servicios de manera cotidiana y permanente dentro de una empresa, conocido también como trabajador indefinido, se le considera así desde el momento que entra a prestar sus servicios y en virtud de un contrato por tiempo indefinido, como por ejemplo los trabajadores de oficinas

B) Trabajador temporal: Es aquella persona que presta sus servicios por la ausencia temporal de un trabajador de planta, por lo que su trabajo no es permanente

C) Trabajador eventual: es aquel que presta sus servicios en labores distintas a las que normalmente no realiza una empresa, y que solo perdurará en tanto no termine esa fuente de trabajo.

D) Trabajador de período: es aquel que presta sus servicios por determinados periodos es decir mientras dure el acontecimiento.

E) Trabajador a destajo: es el trabajador a el cual se le paga por unidad de obra que haya efectuado.

Debemos destacar que el trabajo ejecutado debe ser directamente por el trabajador, sin intermediario o representante, esto obedece a que el derecho al trabajo es un derecho individual y si bien existe la posibilidad de que los trabajadores se asocien en sindicatos o se les pueda contratar por grupo, las consecuencias jurídicas por la prestación del trabajo producen efecto respecto de cada uno de los trabajadores, por lo tanto los contratos colectivos de trabajo o una

demanda interpuesta en contra de un patrón por varios trabajadores, no les genera por ser varios trabajadores más derechos, ni tampoco puede uno de los trabajadores darse por pagado o desistirse de los derechos de otro trabajador.

## **1.2. CONDICIONES GENERALES DE TRABAJO.**

Las condiciones generales de trabajo como otro de los elementos integrantes del contrato de trabajo, consisten en los derechos y obligaciones derivadas de este y son las que van a determinar la forma y términos en que se va a ejecutar el trabajo.

El Doctor Mario de la Cueva afirma “Entendemos por Condiciones de Trabajo las normas que fijan los requisitos para la defensa de la salud y la vida de los trabajadores en los establecimientos y lugares de trabajo y las que determinen las prestaciones que deben percibir los hombres por su trabajo”.<sup>8</sup>

El artículo 56 de la Ley Federal del Trabajo prevé “Las condiciones de trabajo en ningún caso podrán ser inferiores a las fijadas en esta ley y deberán ser proporcionadas a la importancia de los servicios e iguales para trabajos iguales, sin que puedan establecerse diferencias por motivo de raza, nacionalidad, sexo, edad, credo religioso o doctrina política, salvo las modalidades expresamente consignadas en esta ley”.

---

<sup>8</sup> CUEVA, Mario de la. Ob. cit. p.266.

Las condiciones de trabajo comprenden las situaciones en que se desarrolla la actividad laboral tales como: salario, jornada, descansos, vacaciones, etc.

En el contrato de trabajo se establecen cuales son las condiciones para la prestación de los servicios de los trabajadores; es decir los derechos y obligaciones de ambas partes las cuales serán tratados en los temas siguientes.

Las condiciones de trabajo están íntimamente ligadas con el salario, pero también con el "medio" en que éste se presta y con la duración de la jornada, por ende, con los lapsos de descanso y reposo.

De lo anterior podemos concluir que el trabajo de autotransporte por su singularidad es regulado por condiciones laborales específicas, y es la Ley Federal del Trabajo la que da pauta para la fijación de las condiciones.

#### **2.1.1. SALARIO.**

Se ha hecho usual en los actores la designación de lo que se paga por el trabajo subordinado en los términos "salario", "remuneración" o "retribución", tratados como sinónimos.

Ciertamente las expresiones "remuneración" y "retribución", pueden aplicarse, también, a lo que se paga por trabajos o servicios autónomos o independientes, pero cuando los autores del derecho del trabajo las usan queda claro que se refieren a remuneraciones o retribuciones del trabajo subordinado.

Estrictamente la denominación mas especifica, respecto al trabajo subordinado, es la de “salario”, porque no es usual aplicarla a lo que se paga por los servicios de trabajadores autónomos e independientes (por ejemplo a los “honorarios” de los profesionales que actúan como tales, vale decir, que ejercen independientemente su profesión). Con esas aclaraciones seguiremos la costumbre de tratar las expresiones “salario”, “remuneración” o “retribución” como sinónimas.

Como ha quedado descrito en líneas anteriores el salario es el concepto fundamental para la existencia de la relación de trabajo, pues si bien es cierto que existen casos en que se dé, subordinación sin salario (trabajo entre familiares, trabajo comunitario, servicio social), no pueden darse casos en que exista salario sin subordinación.

Etimológicamente la palabra salario proviene del latín *salarium*, de *sal*, sal que significa la cantidad mínima de salles que requiere un trabajador para seguir trabajando.

Actualmente el concepto de salario no ha sido establecido uniformemente debido a la complicitad del tema algunos autores nos dan sus definiciones que si bien no son completas contienen los elementos necesarios para su comprensión, Mario de la Cueva nos define al salario como “ la retribución que debe percibir el trabajador por su trabajo, a fin de que pueda existir una 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>9</sup>

José Dávalos establece que el salario debe cumplir con ciertos atributos:

- a) “Debe ser remunerador, proporcional a la calidad y al tiempo de la jornada de trabajo.
- b) Debe ser equivalente al mínimo, cuando menos.
- c) Debe ser suficiente.
- d) Debe ser determinado o determinable.
- e) Debe cubrirse periódicamente.
- f) Debe pagarse en moneda de curso legal.
- g) Debe ser apropiado y proporcionado el salario en especie al que deba pagarse en efectivo”.<sup>10</sup>

La ley federal del Trabajo en su artículo 82 define que el salario “es la retribución que debe pagar el patrón al trabajador por su trabajo”, así mismo el artículo 85 de la ley establece que dicho salario “debe ser remunerador y nunca menor al fijado como mínimo de acuerdo con las disposiciones de esta ley”.

En términos del artículo 83 de la Ley Federal del Trabajo el salario puede fijarse:

---

<sup>9</sup> *Ibidem.* p 297.

<sup>10</sup> DÁVALOS, José. Derecho del Trabajo. Sexta edición, Ed. Porrúa. México, 1996, pp. 202, 203, 205.



a) Por unidad de tiempo: Por lo que el cómputo por lo regular será por hora trabajada.

b) Por obra: Este se establece según el trabajo realizado y no por el tiempo que se ocupo para terminarlo.

c) Por comisión: Este se computa en proporción al volumen total vendido de la mercancía, correspondiendo en este caso al trabajador una proporción, o bien puede ser una cantidad determinada por cada unidad vendida. Mario de la Cueva establece señala que el pago del trabajador por comisión será “ en función de los productos o servicios de la empresa vendidos o colocados por el trabajador” <sup>11</sup>

d) A precio alzado: consiste en remunerar al trabajador a cambio de la cantidad de trabajo realizado, por lo que “la retribución se mide en función de la obra que el patrono se propone realizar”. <sup>12</sup>

Sin embargo la Ley Federal del Trabajo permite que se acojan otras maneras de establecer el salario atendiendo a diversas circunstancias, como en los trabajos especiales, y en particular de los trabajadores de autotransporte que perciben su salario en razón de: Kilometraje, circuito recorrido, boletos vendidos, por viaje.

Según el artículo 91 de la Ley Federal del trabajo los salarios pueden ser:

---

<sup>11</sup> CUEVA, Mario de la. Ob. cit, Pág. 305.

<sup>12</sup> *Ibidem.* 306.

➤ Salario Mínimo General: Aplicable en varias áreas geográficas, los cuales se pueden extender a una o mas entidades federativas, en este sentido, el salario mínimo general el salario mínimo general regirá para todos aquellos trabajadores del área o áreas geográficas de las demarcación que se determinen, con independencia de las demás ramas de la actividad económica, profesiones, oficios o trabajos especiales; y profesionales para una rama determinada de la actividad económica o para profesiones, oficios o trabajos especiales, dentro de una o varias áreas geográficas, mismo que debe aplicarse a todos los trabajadores de las ramas de actividad económica, profesionales, oficios o trabajos especiales que se terminen dentro de una o varias áreas geográficas.

➤ Salario mínimo Profesional: establece la cantidad mínima que debe pagarse a determinadas personas que han tenido cierta preparación en una área determinada a nivel profesional.

➤ Salario Industrial: Se va fijando en determinadas industrias cuales serán los salarios mínimos que van a regir, por ejemplo la industria azucarera.

Los salarios se integran con pagos hechos en efectivo por cuota diaria, gratificaciones, percepciones, habitación, primas, comisiones, prestaciones en

especie y cualquier otra cantidad o prestación que se entre al trabajador por su trabajo.

La regulación de los salarios, constituye una de las funciones fundamentales del derecho laboral, ya que con ello busca mantener el sano equilibrio entre los factores de la producción (trabajadores y patrones), cumpliendo con ello la función social de proteger a los menos favorecidos, sin embargo, la fijación de los salarios mínimos no sólo responde a aspectos sociales y económicos, siempre se encuentra influido por posturas políticas de sindicatos, gobierno y patrones.

### **2.2.2 Jornada de trabajo.**

Euqueiro Guerrero, entiende por jornada de trabajo “el lapso de tiempo durante el cual un trabajador debe estar disponible, jurídicamente, para que el patrón utilice su fuerza de trabajo intelectual o material”.<sup>13</sup>

“...la jornada implica que el trabajador ponga a disposición al patrón en forma subordinada su fuerza de trabajo en el tiempo y lugar convenidos”.<sup>14</sup>

El artículo 60 de la Ley Federal del Trabajo, nos prevé que la jornada de trabajo consiste en la hora del día en que se desempeña, y la cual puede ser

---

<sup>13</sup> GUERRERO EUQUEIRO, Manual de Derecho del Trabajo, Décimo novena edición, Ed. Porrúa, México, 1996, p. 252.

<sup>14</sup> RAMIREZ FONSECA, Francisco. Condiciones de Trabajo. Segunda edición. Ed. Pac. México 1985. p. 27.

diurna, nocturna o mixta, y es en el artículo 61 de esta ley en donde se indica el máximo legal para cada una de ellas.

a) Jornada Diurna. Es la que se desarrolla entre las seis y veinte horas, y no podrá exceder de ocho horas diarias.

b) Jornada Nocturna. Es aquella que cuenta con una duración máxima de siete horas diarias, mismas que podrán ser trabajadas entre las veinte y las seis horas.

c) Jornada Mixta. En algunos casos las jornadas se combinan ya que existen trabajos en los cuales se labora en horas de la jornada diurna y en horas de la jornada nocturna, y ha esta clase de jornada el legislador la denominó Jornada Mixta, quedando en otras palabras como aquella que comprende periodos de ambas jornadas, siempre y cuando el periodo nocturno que se trabaje no exceda de tres horas y media, por que de ser a ese tiempo, se reputara como una jornada nocturna. Por esta situación la jornada mixta no puede exceder de siete horas y media.

La Ley Federal del Trabajo, en sus artículos 63 y 64 respectivamente, prevé la diferencia entre las jornadas que atienden a la continuidad e interrupción del tiempo (discontinua), en que se ejecuta el trabajo, por ello se indica la siguiente clasificación:

✓ Jornada Continua: Es aquella jornada que no es interrumpida y que llega a ser suspendida por un solo descanso de media hora que señala el artículo 63 de la Ley Federal del Trabajo, para que el trabajador, en ese tiempo de su descanso, pueda reposar o tomar sus alimentos dentro del área de labores.

✓ Jornada Discontinua: En esta jornada se permite al trabajador un tiempo para reposo o comidas, el cual debe ser fuera del área de trabajo donde presta sus servicios. Ya que la ley considera en aquellos casos en que el trabajador no pueda salir del centro de labores, este tiempo le será computado como tiempo efectivo de trabajo según lo establece el artículo 64 de la Ley Federal del Trabajo.

Además de las Jornadas señaladas José Dávalos menciona además otras clases de jornadas que se agregan a las ya mencionadas, las cuales son:

✓ “Jornada reducida. La aplicable al trabajo de los menores de 16 años, que tienen como jornada máxima la de seis horas, distribuida en periodos de tres horas; con un reposo intermedio de una hora. También sucede en el caso de los trabajadores de las tripulaciones aeronáuticas, con una jornada de trabajo inferior a la jornada máxima legal (artículos 177 y 221 Ley Federal del Trabajo).

✓ Jornada especial. La acordada por los trabajadores y el patrón, con respeto por el máximo legal diario, con el fin de obtener el descanso de sábado o cualquiera otra modalidad equivalente. Se cuestiona la

constitucionalidad de la jornada que va más allá del máximo legal (artículo 59 Ley Federal del Trabajo). También se denomina jornada especial a la que se desarrolla el día de descanso, prevista en el artículo 73 de la Ley Federal del Trabajo, que se paga al trabajador, independientemente del salario que le corresponda por el descanso con un salario doble por el servicio prestado.

- ✓ Jornada indeterminada. La aplicable a los trabajadores domésticos, los cuales tienen derecho a disfrutar de reposos suficientes para tomar sus alimentos y descansar durante la noche (artículo 333).
  
- ✓ Jornada de emergencia. La realiza el trabajador en caso de siniestro o riesgo inminente en que peligre la vida del trabajador, de sus compañeros o del patrón, o de la existencia misma de la empresa; esta jornada podrá realizarse durante la jornada ordinaria o en la prolongación de la jornada por el tiempo necesario para evitar esos males (artículo 65).
  
- ✓ Jornada Extraordinaria. Es aquella que se prolonga por circunstancias extraordinarias y nunca puede exceder de tres horas diarias ni de tres veces en una semana; o sea, 9 horas a la semana como máximo artículo (66).”<sup>15</sup>

---

<sup>15</sup> DÁVALOS, José. Derecho Individual del Trabajo, Décimo segunda edición, Ed. Porrúa, México 2002, p. 183.

Lo más importante con relación a las horas extras, es tener la documentación comprobatoria para demostrar la jornada de trabajo, siendo el control de asistencia del trabajador donde se señale la hora de entrada y de salida de cada día, el contrato de trabajo no es suficiente para demostrar lo mencionado, pues al momento que inicia la prestación del trabajo se fija la jornada ordinaria, pero no puede fijarse la jornada extraordinaria, ya que esta depende de las circunstancias extraordinarias; es común que al demandar un trabajador ante los tribunales laborales argumente haber laborado horas extras sin que realmente así haya sido, surgiendo diversas opiniones de sí al patrón le corresponde probar la jornada extraordinaria o al trabajador, de lo que si no nos queda duda es que el patrón debe demostrar la jornada ordinaria; resultando que en la mayoría de los casos los tribunales laborales consideran que la carga de la prueba corresponde al patrón y al trabajador sólo le exigen que precise de momento a momento en que horas trabajó la jornada extraordinaria.

En el Autotransporte Foráneo de Carga no existe una jornada específica, en virtud de las circunstancias de tiempo y forma en que se prestan los servicios, y solamente en aquellos casos cuando el salario se fije por viaje y el trabajador alegue la prolongación o retardo del termino normal del viaje, le corresponde la carga de la prueba, situación que coloca a estos trabajadores en estado de indefinición pues es muy complicado probarlo en juicio, situación que trataremos en el capítulo cuarto.

### **1.2.3. Días de descanso.**

El ejercicio de toda actividad laboral produce fatiga al cabo de cierto tiempo,

y es consecuencia de una carga física y de una carga mental, cargas que se presentan aunque, con distinta incidencia, por cierto, de todo tipo de trabajo.

Los trabajadores para conservar su salud fisiológica y mental requieren de descansos, ya sea durante la jornada de trabajo cuando es continuo o bien el descanso semanal, el cual por regla general deberá ser los domingos, pero cuando por la naturaleza del trabajo se tiene que trabajar los domingos el trabajador tendrá derecho a una prima dominical, mínima del 25%. Y si no trabaja ordinariamente el Domingo, no tiene derecho a la prima dominical, pero si al pago de salario de una jornada especial.

La Ley Federal del Trabajo prevé el descanso obligatorio estableciendo como días:

1º de enero, 5 de febrero, 21 de marzo, 1º de mayo, 16 de septiembre, 20 de noviembre, 1º de diciembre de cada seis años y 25 de diciembre.

Así como los que determinen las Leyes Federales y Locales Electorales en el caso de elecciones ordinarias, para efectuar la jornada electoral.

Por lo tanto el descanso es el cese en el trabajo para reposar tras la fatiga consecuente con las tareas constituyendo un conjunto de propiedades, que caracterizan la situación de trabajo, que influyen en la prestación del mismo y que pueden afectar la salud física y mental del trabajador, y su comportamiento social; haciéndose imprescindible el descanso para una buena calidad de vida en el trabajo.



Independientemente de estos descansos el trabajador requiere descansos mas prolongados como son las vacaciones aspecto que será tratado en el tema que continúa.

#### **1.2.4. Vacaciones.**

La Ley Federal del Trabajo en su Titulo tercero, Capitulo IV, del articulo 76 al 81, en donde se establecen los mínimos de los periodos vacacionales; esto es después de un año de servicios el trabajador tiene derecho a descansar seis días hábiles de servicio como mínimo y por cada año de servicios aumentara en dos días hasta llegar a doce; después del cuarto año el periodo de vacaciones se aumentara en dos por cada cinco años de servicio.

Así mismo los trabajadores tendrán derecho a recibir una prima no menor del 25% sobre los salarios que correspondan durante el periodo de vacaciones.

Con un descanso continuo de varios días el trabajador se restablece físicamente y así proporcionara mayor rendimiento en el trabajo. Sin embargo muchas empresas no respetan ni la continuidad, ni el número de días que corresponden al trabajador, al mismo tiempo que el porcentaje de la prima es muy poco para que el trabajador pudiese comprar vestido y estar tranquilamente en su hogar descansando, dado el incremento del costo de la vida e insumos.

#### **1.3. Trabajos Especiales.**

El nombre de trabajos especiales es un tipo de contratación ajustado a usos establecidos en la relación de trabajo de un sector de servicios, cuyas características o destino requieren de una reglamentación que facilite su ajuste a exigencias específicas de carácter social. Lo anterior no significa que dichos servicios queden fuera de las normas de obligación general impuestas por la legislación vigente, sino que su significado se sustenta en la adaptación de los mismos a ciertas prácticas que la costumbre o la necesidad han hecho imperativas.

Trabajo especial "Es aquel que establece una relación de trabajo sujeta a condiciones que modifican las reglas generales o principios protectores establecidos en la ley en beneficio de los trabajadores, para cuya validez son indispensables determinados requisitos que le dan vida y objetividad. Es un conjunto de normas que sin apartarse de las disposiciones comunes operan con exclusividad en algún ramo de la industria y el servicio público".<sup>16</sup>

El Diccionario Jurídico Mexicano nos dice que "se da el nombre de trabajos especiales al conjunto de reglas aplicables a un grupo de actividades que, sin desprenderse de las normas generales que regulan toda relación de trabajo, fijan determinadas condiciones para la prestación de un servicio específico, con la finalidad de adaptarlas a la particular naturaleza de su desempeño".<sup>17</sup>

---

<sup>16</sup> BARAJAS. MONTES DE OCA, Santiago. Los Contratos Especiales del Trabajo. Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM. México, 1992. Pág. 22-23

<sup>17</sup> DICCIONARIO JURIDICO MEXICANO. Décimo quinta edición, tomo IV (Instituto de Investigaciones Jurídicas) UNAM y Editorial Porrúa, México, 2001. p.3115.

Para Mario de la Cueva "Con el nombre de trabajos especiales se conocen diversas actividades que si bien dan nacimiento a relaciones que revisten los caracteres fundamentales de la relación de trabajo, presentan sin embargo, algunas características particulares que exigen normas adecuadas para su mejor desenvolvimiento"<sup>18</sup>.

Briceño Ruiz nos dice, con relación a los trabajos especiales que en la exposición de motivos de la iniciativa de la Ley Laboral en 1968, "Al redactar esta posición y las reglamentaciones especiales se tomaron en consideración dos circunstancias especiales: Primeramente, que existen trabajos de tal manera especiales que las disposiciones generales de la ley no son suficientes para su reglamentación; en segundo lugar, se considera la solicitud de los trabajadores y aún de las empresas, para que se incluyeran en la ley las normas fundamentales sobre trabajos especiales. Es cierto que en los contratos colectivos podían establecerse algunas de estas normas, pero la ventaja de incluirlas en la ley, consisten en que las normas reguladoras de los trabajos especiales son el mínimo de derechos y beneficios que deben disfrutar los trabajadores de los respectivos trabajos"<sup>19</sup>.

Fue el legislador en su afán de regular todos los aspectos de la vida laboral, se encontró con que existen una serie de trabajos u oficios con gran complejidad para ser regulados, de tal manera que las disposiciones especiales generales de

---

<sup>18</sup> CUEVA, Mario de la. Ob. cit. p.455.

<sup>19</sup> BRICEÑO RUIZ. Alberto. Ob. cit., p. 441.

la ley no son suficientes para su reglamentación. Por lo que fue necesario crear el Título Sexto de Ley Federal del Trabajo para regular los trabajos especiales. Entre ellos el Capítulo VI que reglamenta el Trabajo de Autotransportes en los artículos del 256 al 264.

|

Los trabajadores de autotransporte, son objeto de regulación especial, esto es, en razón de sus circunstancias o condiciones *sui generis* en que se realiza esta actividad, solo abra que adecuar dichas condiciones conforme a la evolución de la sociedad, por lo que el tema siguiente del cual nos ocuparemos será al Trabajo de Autotransporte.

### **1.3.1. Trabajo de Autotransporte.**

El autotransporte es una actividad habitual tanto en nuestro país como en todo el mundo y, por supuesto, se encuentra regulada en distintos ordenamientos jurídicos, en este tema solo comentaremos brevemente lo referente a la Ley Federal del Trabajo en materia de autotransportes, ya que será objeto de un análisis que realizaremos en el Capítulo IV, las demás leyes y reglamentos que le son aplicables serán tratados mas adelante en el capítulo Tercero.

El concepto de trabajo de autotransporte nos los da la Ley Federal del Trabajo en su Título sexto de Trabajos Especiales, Capítulo VI del Trabajo de Autotransportes, artículo 256 el cual señala:

“Las relaciones entre chóferes, conductores, operadores, cobradores y demás trabajadores que prestan sus servicios 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.

La estipulación que en cualquier forma desvirtúe lo dispuesto en el párrafo anterior, no produce ningún efecto legal ni impide el ejercicio de los derechos que deriven de los servicios prestados”.

La Ley Federal del Trabajo determina el momento en el que surge la relación de trabajo, la cual se da entre el chofer y/o los demás trabajadores que presten servicio a bordo de Autotransportes y los propietarios o permisionarios de las unidades vehiculares.

También regula la manera en que se fijará el salario al operador y señala al respecto que puede ser por día, viaje, boletos vendidos, circuito o kilómetros recorridos; cantidad fija no inferior al salario mínimo. En lo que respecta a los salarios de los días de vacaciones y de las indemnizaciones, el sueldo será el promedio de las percepciones obtenidas en los treinta días efectivamente trabajados antes del nacimiento del derecho, lo que significa antes del derecho a vacaciones o indemnización.

Al mismo tiempo la Ley Federal del trabajo nos prevé cuáles son las obligaciones tanto del patrón como del trabajador así como sus prohibiciones.

Nuestro estudio consiste en tratar lo relativo a el chofer, conductor, operador; dejando de lado a los cobradores y demás trabajadores de autotransporte. Considerándose que la afectación, recae directamente en los chóferes, conductores y operadores del Autotransporte Foráneo de Carga.

El chofer o conductor u operador, y el vehículo, conforman la unión de la fuerza de trabajo y el medio de producción, el cual en este caso en particular, consiste en la prestación de un servicio, cuya finalidad es la transportación de mercancías, para obtención de un lucro por parte del patrón, estando en todo momento el trabajador en una relación de subordinación, la cual se manifiesta al acatar las instrucciones de conducción de determinado vehículo, señaladas por el patrón.

Siendo así el Trabajo de Autotransporte Foráneo de Carga, por las características que reviste, es un trabajo especial, el cual debe de regirse con disposiciones especiales que nos da la Ley Federal del Trabajo.

#### **1.3.1.1 Conductor, chofer y operador.**

Etimológicamente el vocablo Chófer o chofer “proviene del latín *chauffeur*, denominado así a la persona que por oficio conduce un automóvil”<sup>20</sup>.

El término operador puede entenderse en varias acepciones. Este vocablo “proviene del latín *operator*, el que hace. Como adjetivo se entiende al que opera:

---

<sup>20</sup> Cfr. REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. Diccionario de la Lengua Española. Vigésima segunda edición Edt. Espasa, España, 2001, p. 364.

persona que se ocupa de establecer comunicaciones no automáticas de una central telefónica; en televisión..”<sup>21</sup>

De las anteriores definiciones se desprende que ambos términos no son sinónimos, aunque coloquialmente, se llega a referir a la persona que conduce un trailer como operador. La ley laboral no conceptúa la figura del chofer y del operador, por lo que deberá entenderse como sinónimos, mientras que la jurisprudencia o la misma ley no hagan señalamiento en otro sentido.

La palabra conductor “proviene del latín *conductor*, que conduce”<sup>22</sup>. Al respecto el Reglamento de Transito en Carreteras Federales lo define así :

“CONDUCTOR.- Persona que lleva el dominio del movimiento del vehículo”.

Considerando así a el Chofer, conductor u operador, como aquella persona física que realizan el movimiento de un vehículo de autotransporte de servicio público, verifica el funcionamiento del vehículo y lo conduce hasta el lugar donde recoge la carga, opera el camión hasta su destino, donde vigila la entrega correcta de la carga, presenta la documentación que la ampara y en su caso cobra el importe del flete y/o de la mercancía. Este trabajador deberá tener el tipo de licencia que requieran las disposiciones legales vigentes en la zona

---

<sup>21</sup>Ibidem p. 1102.

<sup>22</sup>Ibidem p. 418.

correspondiente, que lo acrediten como calificado para conducir esta clase de vehículo. Puede realizar pequeñas reparaciones al vehículo, reportarlo y/o conducirlo al taller mecánico para su reparación.

### **1.3.1.2. Propietario, permisionario y concesionario.**

Dado el ámbito jurídico en que se señalan los conceptos propietario, permisionario, concesionario por la Ley federal del Trabajo; cabe mencionar que el primero pertenece al derecho civil, y se trata de una figura que se desprende del concepto de propiedad, sobre el cual se encuentre 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, al mismo tiempo que al concesionario que desde su concepto es propio de los servicios públicos y de los bienes pertenecientes al dominio público para su explotación.

El concepto de Propietario lo podemos entender como “el que tiene la propiedad en alguna cosa, es decir, el derecho de gozar y hacer de ella lo mejor que le parezca, en cuanto no se lo impida la ley o alguna convención”<sup>23</sup>

---

<sup>23</sup> FERNÁNDEZ DE LEÓN, Gonzalo. Diccionario Jurídico. T. IV, Tercera edición, Edt. Contabilidad Moderna, Argentina, 1972. p. 199.



Para Guillermo Cabanellas propietario “es el titular del derecho de propiedad”<sup>24</sup>. La propiedad es el derecho real por excelencia e implica un poder directo e inmediato sobre las cosas; en este orden de ideas podemos afirmar que los propietarios de camiones de carga pueden gozar y disponer de sus vehículos en cualquier momento para la prestación del servicio de autotransporte de carga.

Por otro lado podemos concebir como Permisionario “a toda persona a favor de la cual se extienda un permiso o autorización, generalmente en México, para prestación del servicio de autotransporte”<sup>25</sup>.

El Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares en su artículo segundo, define al permisionario como “la persona autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para prestar servicio de autotransporte federal o para operar o explotar servicios auxiliares”.

La Ley de Caminos y Puentes y Autotransporte Federal de 1994, en su artículo 6 prevé que: “Se requiere de concesión para construir, operar, explotar, conservar y mantener los caminos y puentes federales.

Las concesiones se otorgaran a mexicanos o sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas, en los términos que establezcan esta ley y los reglamentos respectivos”.

---

<sup>24</sup> CABANELLAS, Guillermo. Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual. Vigésima edición, T. VI, Edt. Heliastra, Argentina, 1981, p.476.

<sup>25</sup> DE PINA, Rafael. Diccionario de Derecho. Décimo primera edición, editorial Porrúa, México, 1983, p.386.

Así mismo el artículo 8 de la citada ley prevé que: “Se requiere permiso otorgado por la secretaria (Secretaría de Comunicaciones y Transportes) para:

I. La operación y explotación de los servicios de Autotransporte Federal de Carga.....”.

Es por tal motivo que a los dueños de esas concesiones y permisos por la explotación del servicio se les llame respectivamente concesionario y permisionario.

Para Rafael de Pina Concesionario “es la persona a quien se otorga una concesión o se le transfiere legalmente”.

Al respecto en el Reglamento del Servicio de Medicina Preventiva en el Transporte en su artículo segundo se da un concepto de lo que deberá de entenderse por Concesionario, Permisionario o Transportista: Es la persona física o moral autorizada para prestar servicios de transporte federal y sus servicios auxiliares en las vías generales de comunicación, el cual es obligado y responsable solidario de vigilar que el Personal a su cargo cumpla, para el desarrollo de sus funciones, con las obligaciones que derivan del presente reglamento”.

### **1.3.2. Autotransporte Foráneo de Carga.**

La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, artículo. 33 prevé.-  
“Los Servicios de Autotransporte Federal, serán los siguientes:

I. DE PASAJEROS;

II. DE TURISMO; Y

III. **DE CARGA.**”

En lo que ha esto respecta cabe aclarar que la propuesta esta orientada a la fracción tercera de dicho articulo es decir, el Autotransporte Federal de Carga, servicio en donde los conductores por sus condiciones laborales, sufren accidentes.

En el artículo 2 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal en su Fracción VIII, prevé que: “SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE CARGA: es el porte de mercancías que se presta a terceros en caminos de jurisdicción federal.”

Consideramos pertinente establecer en este punto porque se le ha denominado foráneo por el hecho de transitar por carreteras de jurisdicción federal; en el entendido que el concepto foráneo o federal, quieren decir lo mismo.

El Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, en su artículo 39 nos establece: “Atendiendo al tipo de mercancías y de los vehículos, cuyas características y especificaciones técnicas se determinen en la norma correspondiente, el servicio de Autotransporte Federal de Carga se clasifica en:

I. Carga general, y

II. Carga especializada”.

Atendiendo al citado reglamento en el artículo 40 y 41 prevén:

“Artículo 40.- El servicio de carga general, consiste en federal, siempre que lo permitan las características y especificaciones de los vehículos.

Artículo 41.- El servicio de carga especializada comprende el transporte de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos, objetos voluminosos o de gran peso, fondos y valores, grúas industriales y automóviles sin rodar en vehículo tipo góndola. Tratándose de objetos voluminosos o de gran peso determinados en la norma correspondiente, se requerirá permiso especial por viaje que otorgue la Secretaría”.

Nuestro tema en comento Accidentes de los Trabajadores de Autotransporte foráneo de Carga como puede observarse comprende, tanto el servicio de carga general como el de carga especializada; chóferes, conductores u operadores que cuentan con las mismas condiciones laborales.

Otro punto importante lo constituye el servicio que se presta en estos vehículos, el Reglamento de Transito en Carreteras Federales TITULO II Capitulo1. De los vehículos, artículo 5, establece.- Atendiendo al servicio, los vehículos se clasifican en:

- I. “Servicio privado.
- II. Servicio Público Local.
- III. Servicio Público Federal”.

Como es de suponerse nuestro estudio integra por lo tanto a los trabajadores (conductores) asalariados de la fracción I y III, por ser servicios que prestan los trabajadores en las carreras de jurisdicción federal.

#### **1.4. Accidente de Trabajo.**

Como ya es sabido los accidentes y las enfermedades constituyen riesgos de trabajo, los cuales originan serias repercusiones económicas y sociales en el desarrollo de cada país, cabe apuntar que el objeto de estudio de este trabajo, esta encaminado a realizar un estudio sobre los accidentes (Accidentes de Autotransporte foráneo de Carga) dejando así por un lado el área de las enfermedades, que tan solo mencionaremos por no olvidarlas.

Los riesgos de trabajo se encuentran normados en la Ley Federal del Trabajo en el Título IX, y en la Ley del Seguro Social, la cual define al concepto dentro de su Capítulo Tercero del Título 2º de dicho ordenamiento jurídico como : “los accidentes y enfermedades a que están expuestos los trabajadores en ejercicio o con motivo del trabajo”. Siendo el responsable directo en ambos casos el patrón que contrata.

La palabra accidente deriva del latín *accidents-entis* que significa lo accidental, lo circunstancial, lo inesperado, lo que sobreviene, lo que acaece súbitamente, lo que no es esencial.

De acuerdo al artículo 474 de la Ley federal del Trabajo y el artículo 42 de la Ley del seguro Social, accidente de trabajo “Se entiende como tal, toda lesión orgánica o perturbación funcional, inmediata o posterior a la muerte, producida repentinamente o con motivo del trabajo, cualquiera que sea el lugar o el tiempo en que se presente. También se considera accidente de su domicilio al lugar de trabajo, o de éste a aquel”

Para Guerrero Euqueiro “El accidente de trabajo se caracteriza, por la instantaneidad, o sea por la acción repentina de una causa exterior que provoca una lesión orgánica, perturbación funcional o posterior, ola muerte producida en ejercicio o con motivo del trabajo, cualquiera que sea el lugar y el tiempo en que se presente. También incluye el legislador expresamente como riesgo profesional los accidentes que se produzcan al trasladarse el trabajador directamente de su domicilio al lugar de trabajo y de este aquél.”<sup>26</sup>

El autor Néstor de Buen, define al accidente como un “suceso eventual o acción de que involuntariamente resulta daño para las personas o las cosas y añade: lo eventual del suceso resulta de que, dentro del proceso normal del trabajo no está previsto el acontecimiento fortuito que constituye el accidente. De esa eventualidad podrá resultar la lesión orgánica o funcional o la muerte. Estas serán las consecuencias del accidente y, por lo tanto los riesgos de trabajo”.<sup>27</sup>

---

<sup>26</sup> GUERRERO EUQUEIRO, Ob. Cit. p. 252.

<sup>27</sup> DE BUEN LOZANO, Néstor. Derecho del trabajo. Ob. cit. p. 590.

El autor argentino Santiago J. Rubinstéin lo define como "toda afectación o lesión física o psíquica producida al trabajador dependiente en el transcurso del cumplimiento de sus tareas laborales por el hecho o en ocasión del trabajo, o por caso fortuito o fuerza mayor inherente al trabajador. Accidente in itinere es el producido en el trayecto que realiza el trabajador desde su domicilio al trabajo o a la inversa, El viaje puede ser en cualquier tipo de vehículo o a pie"<sup>28</sup>.

Accidente será "cualquier evento involuntario como resultado del cual el vehículo quede de manera anormal, dentro o fuera de la carretera, o produzca lesiones o daños a terceros".<sup>29</sup>

Considero que esta definición es la mas completa y es la que se centra mas en lo que constituye un accidente de transporte, ya que al señalarlo como cualquier evento, comprende todas las circunstancias posibles ya sean mecánicas, ambientales, humanas o físicas; y que sea involuntario, porque el conductor no lo desea; como resultado del cual el vehículo quede de manera anormal dentro o fuera de la carretera, y consecuencia del accidente se ocasiona una situación anormal del vehículo; o produzca lesiones o daños a terceros, el vehículo puede ocasionar un accidente en el cual queda de manera anormal, y en algunos casos ocasionar lesiones o dañar a un tercero.

---

<sup>28</sup> RUBISNTEIN. J., Santiago. Diccionario de Derecho del Trabajo v de la Seguridad Social. Depalma, Argentina.1963. P.175.

<sup>29</sup> MUÑIZ GOÑI, Miguel López. Accidentes de Tráfico. Tercera edición, Ed. Colex, España Madrid, 2000, p.219.

Los accidentes no son casuales, sino que se causan. Creer que los accidentes son debidos a la fatalidad es un grave error; seria tanto como considerar inútil todo lo que se haga en favor de la seguridad en el trabajo y aceptar el fenómeno del accidente como algo inevitable. Sin embargo, todos sabemos que los Accidentes del Autotransporte foráneo de Carga se pueden evitar.

En todas las actividades de los seres humanos está latente la posibilidad de que ocurra un accidente y en el trabajo no es la excepción, los accidentes de trabajo no ocurren simplemente por que si, frecuentemente ocurren como resultado de la combinación y circunstancias de diversos factores como las características de los trabajadores, condiciones de trabajo, materiales, herramientas etc.

Los accidentes provocan en muchos casos lesiones parciales o permanentes que imposibilitan a los involucrados a participar activamente en el desarrollo productivo del país, con el consecuente e innecesario costo social. Los daños ocasionados por accidentes no sólo repercuten en el ámbito económico, quizá sean más graves los efectos psicológicos, la desintegración familiar y en sí el deterioro del bienestar de la necesidad.

Los accidentes de trabajo no solamente ocurren en el local cerrado de la fábrica o negociación, sino también en cualquier otro lugar, incluyendo la vía pública que use el trabajador para realizar una labor de la empresa, así como el



camión (medio de producción), que es entregado a el chofer, y este lo utiliza para ir de su domicilio al centro de trabajo y de éste a aquél.

#### **1.4.1. Accidente de Autotransporte.**

En nuestro país los accidentes fatales en las carreteras federales son una noticia tan cotidiana como la imprudencia de los microbuseros de la Ciudad de México; de hecho los periódicos prácticamente cuentan con una sección dedicada al “accidente del día”.

Lo anterior no pasaría de ser una nota más, de no ser porque en general involucra la vida de gente inocente y tiene un fuerte impacto en la infraestructura y operación del autotransporte. A Muchos de los accidentes son provocados por rebasar las horas máximas de manejo aspecto que será tratado en el capítulo cuarto.

El Reglamento del Servicio de Medicina Preventiva en el Transporte establece un concepto de Accidente de Transporte entendiéndolo como “ **la afectación patrimonial o física ocasionada por un hecho fortuito e inesperado que acontece cuando un vehículo, de cualquier modo de transporte federal y sus servicios auxiliares, al ser conducido en una vía general de comunicación tiene un percance de cualquier naturaleza, ocasionando daños materiales a otros vehículos, a las vías generales de comunicación, al mismo vehículo y a sus tripulantes, a los pasajeros o a terceros en sus personas o bienes**”.

El ser humano tiene muchas posibilidades de ser responsable de ocasionar y sufrir muchos accidentes, ya sea porque comete prácticas inseguras o porque ocasiona condiciones inseguras.

Es importante destacar, que la Legislación relacionada con el transporte en las Carreteras Federales, ha sido modificada casi en su totalidad en los últimos 8 años, con muchas modalidades que favorecen la seguridad en los Caminos Nacionales, lo que demuestra el interés por parte del Gobierno Federal, en mantener actualizada la Legislación que incide en la Materia, pero debemos de hacer un esfuerzo conjunto para que la dinámica de los nuevos tiempos, no rebase nuestra Normatividad, por lo que, se hace necesario el legislar en forma constante, para dar mayor seguridad a los usuarios de las Vías Generales de Comunicación. De ahí la necesidad de realizar algunas adiciones a la Ley Federal del Trabajo en su Título sexto de los Trabajos Especiales. Capítulo VI Trabajo de Autotransportes.

Nuestro tema está encaminado a establecer las circunstancias y condiciones laborales por las cuales los Trabajadores de Autotransporte Foráneo de Carga (Chóferes) han sufrido con mayor frecuencia accidentes carreteros en estos últimos tiempos en que se ha desarrollado el autotransporte, y no por el área de la seguridad social, la cual lo considera como un riesgo de trabajo. Es por tal motivo que el Capítulo siguiente nos ocuparemos de los antecedentes del Autotransporte en general, haciendo hincapié en el nacimiento del Autotransporte de Carga en México, su evolución y desarrollo hasta nuestros días.

## **CAPITULO II. ANTECEDENTES DEL AUTOTRANSPORTE EN LA LEGISLACIÓN MEXICANA.**

En este capítulo indicaremos históricamente como fue que surgió el Autotransporte Federal de Carga en México, las circunstancias de su aparición y al mismo tiempo describiremos algunas condiciones que influyeron en la legitimación de la clase obrera en México, dando lugar a los grupos de trabajadores que intervinieron para que se incluyera el artículo 123 en la Constitución de 1917 (referente a las condiciones de trabajo y de seguridad e higiene que deben prevalecer en las empresas). Ya que constituye la base fundamental para el nacimiento del derecho del trabajo en México; así como el sustento para la creación de la Ley Federal del Trabajo de 1931 hasta la incorporación en esta de los trabajadores del autotransporte en la Ley Federal del Trabajo de 1970.

Para realizar un estudio de los trabajadores de Autotransporte Foráneo de Carga resulta indispensable analizar parte del desarrollo del autotransporte urbano en el Distrito Federal, ya que el servicio foráneo apareció como un desbordamiento de las actividades de los camioneros urbanos, iniciándose en la de México y parte de los trabajadores en general, es decir el movimiento obrero en su conjunto, para así poder comprender como se conformó este movimiento con los conductores del autotransporte. Así como para realizar una exposición coherente y ordenada los siguientes temas se abordarán conforme a diversas circunstancias históricas de los diversos regímenes de gobierno, a partir de la aparición del vehículo de motor en México en 1898.

## **2.1. Nacimiento del Autotransporte en México.**

La historia del autotransporte se encuentra ligada al desarrollo tecnológico, a la evolución de los caminos y a las condiciones demográficas y socio-económicas del país.

“En 1898 se registró el primer automóvil, introducido al país desde El Paso, Texas, por el Sr. Andrés Sierra González, poseedor de la licencia de conductor número uno. En los años siguientes y durante la primera década del siglo XX, los automóviles fueron considerados máquinas deportivas y objetos decorativos. En 1906 se estableció la primera agencia distribuidora de automóviles en la Ciudad de México, Sánchez Juárez y Co., así como el Automóvil Club. En Paseo de la Reforma y Milán se ubicó la primera gasolinera de la capital, concesionaria de la Waters Pierce Oil Co. En 1911 se fundó la Sociedad de Automovilistas, siendo sus miembros honorarios: Francisco I. Madero, Presidente Constitucional; Juan Sánchez Azcona, Secretario Particular; Manuel Bonilla, Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas; Abraham González, Secretario de Gobernación e Ignacio Herrerías, Presidente de la Asociación de Periodistas Metropolitanos”<sup>1</sup>.

A este respecto, “en un artículo publicado en el Informador Camionero del 10 de julio de 1943, se le atribuye al mecánico René Rossel la introducción del

---

<sup>1</sup> BRAVO, Carlos; GOMEZ PEREIRA, Gonzalo. Apuntes para la Historia del Autotransporte. Secretaria de Comunicaciones y Transportes, segunda edición, México, 1983 p.15.

servicio de cuatro camiones, con carrocerías hechas por él mismo y con motores de autos "Prothos", para llevar pasaje y carga de la Ciudad de México a la Villa, estableciendo sus terminales en la estación de Peralvillo y frente a la capilla de el "pocito" en el año de 1913. Este servicio fue efímero ya que solo duró un año, al entrar en circulación normal el servicio de tranvías"<sup>2</sup>.

Y es como consecuencia evolucionaron los viejos conceptos del transporte; ya que con anterioridad era por medio del ferrocarril como se movían las mercancías, sin embargo, en nuestro país la llegada del automóvil no significó ninguna mejora para los caminos existentes; como estaban continuaron prestando servicio a los vehículos de motor y a los de tracción animal.

Y es hasta "consolidada la Revolución a partir del primer gobierno preconstitucional de don Venustiano Carranza, en 1914, la conciencia caminera se hizo presente, pero las difíciles condiciones por las que atravesaba el país no permitían la puesta en marcha de una política encauzada a mejorar y extender los caminos"<sup>3</sup>.

Es muy difícil establecer con precisión el surgimiento en nuestro país del servicio de transporte, tanto de personas como de mercancías en vehículos automotores. Su establecimiento no fue el resultado de estudios previos que sustentaran un proyecto global de parte de los prestadores o del gobierno, por el

---

<sup>2</sup> Idem.

<sup>3</sup> SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. El Transporte en México. Segunda edición, s.p.i. México, 1989, p.24.

contrario, surge espontáneamente, de manera individual y dispersa y sólo con su proliferación se inicia su integración y organización.

En 1916 el servicio de transporte en el Distrito Federal estaba a cargo de los tranvías. Al estallar el 31 de julio la huelga promovida por la Federación de Sindicatos Obreros del Distrito Federal este sistema se vio paralizado. Los chóferes que prestaban el servicio de autos de alquiler se apresuraron a atender la demanda, en autobuses improvisados con chasis de coches viejos, con tablas amarradas y toldo de manta sujeto con varas como carrocería, la cual era de madera, con asientos laterales para 10 pasajeros. Las velocidades que desarrollaban no pasaban de 30 o 40 km/h. y el consumo de gasolina era excesivo.

Y es así, “cuando los trenes eléctricos reanudaron actividades la nueva industria del autotransporte ya había nacido”<sup>4</sup>, organizándose empíricamente limitando sus corridas a las horas de llegada y salida de los trenes. Y fue así como los primeros autobuses urbanos de pasajeros aparecieron en el año de 1916 y dos años después en aparecieron los primeros camiones de carga”, los cuales por la falta de carreteras apropiadas se dedicaban a el transporte urbano de carga, desplazando a los demás medios de transporte de esa época, el cual posteriormente con la elaboración de la carretera México – Puebla en 1925 floreció ya lo que se le llamaría autotransporte federal de carga.

---

<sup>4</sup>BRAVO, Carlos; GOMEZ PEREIRA, Gonzalo. Ob. cit. p. 15.

Pero aun faltaba mas con la construcción de nuestro sistema actual de carreteras que se inicio en 1925 podemos afirmar que los 5,525 camiones de carga registrados en ese año, eran de servicio urbano , con excepción de algunas cuantas unidades que en 1925, al iniciarse la construcción de nuestra primera carretera pavimentada (México- Puebla), se empezaron a dedicar al transporte de leña y carbón de Río Frío, para el consumo de la Ciudad de México, siendo estos por lo tanto los pioneros de la entonces naciente industria del Autotransporte Foráneo de Carga.

La Revolución Mexicana en 1910, que conmovió todo el sistema social. político. económico y cultural del país, origino una época de crisis que impidió a los gobiernos realizaciones importantes de carácter constructivo. Durante los primeros años posteriores al movimiento armado no pudieron planearse obras por la inestabilidad de los gobiernos y las constantes crisis políticas en que se vieron envueltos.

El Autotransporte Foráneo de Carga estuvo en periodo de gestación hasta el año de 1934, las administraciones anteriores no dieron a la construcción de carreteras la importancia que merecía, acaso por la falta de recursos.

## **2.2 Desarrollo del Autotransporte Foráneo de Carga (1934-2004).**

El proceso de evolución de nuestra economía hace que se enfrenten retos de modernización en los diferentes sectores comerciales; el transporte es una de las actividades prioritarias para la industria nacional por lo que su participación en

mercados nacionales y extranjeros es cada vez mayor, lo que obliga a mejorar permanentemente el servicio para obtener la preferencia de un consumidor global.

El desarrollo del transporte se debe a la necesidad de transportar de un lugar a otro tanto a personas como a cosas, sin en cambio el desarrollo de esta actividad lleva consigo correr ciertos riesgos y que en algunas ocasiones el desenlace puede ser fatal, ya que con ello se ocasionan accidentes muy frecuentemente, tema que será tratado en el capítulo cuarto de esta tesis.

El transporte terrestre se desarrolló despacio, obteniendo poco a poco más auge, y hoy en día son millones las personas que se trasladan dentro de la ciudad, dentro de un país y entre países, ocupando buses, camiones y autos. También suman miles las toneladas de carga que se trasladan a diario entre los distintos mercados.

### **2.2.1 Periodo Pre y Pos revolucionario.**

En este tema haremos un estudio del autotransporte en general, desde los inicios de la revolución industrial hasta el momento en que tomo la presidencia Lázaro Cárdenas del Río, que fue el periodo en donde se surgió plenamente el autotransporte de carga.

En 1910 se inició la Revolución Mexicana. Las batallas se libraban principalmente en torno a los centros ferroviarios de mayor importancia, ya que el



dominio del único sistema de comunicación decidía la suerte de las contiendas, provocando una gran tensión en el sistema ferroviario nacional.

El saldo de la lucha armada fue desastroso para los ferrocarriles, ya que todo el sistema sufrió las consecuencias de los combates y fue intensamente usado por los bandos contendientes, dado que facilitaba el desplazamiento masivo de tropas de un lugar a otro y a largas distancias.

Al principio, los jefes y oficiales gobiernistas incautaban trenes y los usaban como cuarteles generales móviles. Esta experiencia ocurrió durante el movimiento de Francisco I. Madero contra la dictadura porfiriana, y después en la rebelión de Venustiano Carranza contra Victoriano Huerta, con graves trastornos para los ferrocarriles. “Carranza prohibió a sus militares esas incautaciones y el uso de sus trenes a su arbitrio; al tomar el poder en la ciudad de México, en agosto de 1914, decretó la intervención del gobierno en los Ferrocarriles de México. Más tarde, en diciembre del mismo año, en Veracruz, ordenó que los ferrocarriles fuesen manejados por un organismo adecuado que fue la Dirección General de Ferrocarriles Constitucionalistas.

El automóvil había hecho su aparición en México en 1898, pero como ya sea mencionado los caminos se encontraban en condiciones deplorables y en la época revolucionaria no se hizo ninguna mejora por la inestabilidad de los gobiernos. De lo que podemos apuntar como un antecedente de lo que posteriormente sería la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es el decreto

publicado en 1981 por el presidente Porfirio Díaz expidió en virtud del cual se creaban siete Secretarías de Estado, entre las cuales aparecía por primera vez la de Comunicaciones y Obras Públicas, correspondiéndole los asuntos relativos a correos, vías marítimas de comunicación, telégrafos, teléfonos, ferrocarriles, obras en puertos, carreteras, calzadas, puentes, lagos y canales.

Las características principales de las comunicaciones terrestres de aquella época fueron la falta de una red de transporte que integrara todo el territorio, la existencia de dos o tres caminos troncales de carácter nacional, con unas pocas ramificaciones, y un sin número de vías de comunicación locales y regionales. Consecuentemente las vías carreteras fueron insuficientes, dado que se le dio más auge al sector ferrocarrilero.

En el ámbito laboral el maestro Mario de la Cueva nos dice “en 15 de julio de 1914, el general Huerta abandono el poder cediendo el triunfo a la revolución. Casi inmediatamente después, los jefes de las tropas constitucionalistas iniciaron la creación del derecho de trabajo: el 8 de agosto se decretó en Aguascalientes la reducción de la jornada de trabajo a 9 horas, se impuso el descanso semanal y se prohibió cualquier reducción en los salarios. El 15 de septiembre se dictó en San Luis Potosí un decreto fijando salarios mínimos. Cuatro días mas tarde se fijaron en el Estado de Tabasco los salarios mínimos, se redujo a ocho horas de trabajo y se cancelaron las deudas de los campesinos”<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> CUEVA, Mario de la. Ob. cit. p.45.

Pero fue con Venustiano Carranza y a través del constituyente de 1917, cuando se plasmó con auténtica fuerza de ley máxima, el cúmulo de inquietudes que en los años de lucha pugaban por afianzarse. Por tanto, en la Constitución Política de 1917, promulgada el 5 de febrero de ese año, una de las más avanzadas de la época, en su artículo 123, dio contenido sustantivo y garantía jurídica a los aspectos económicos, políticos y sociales del trabajo. México fue de esta manera, la primera nación que otorgó rango constitucional a los derechos de los trabajadores.

Otro aspecto trascendente para el autotransporte es que el artículo 90 de la Constitución de 1917, plantó las bases de esta creciente industria el cual dice textualmente: Para el despacho de los negocios de competencia del Poder Ejecutivo habrá las siguientes Secretarías de Estado, de Hacienda y Crédito Público, de Tierras y Aguas, Colonización e Inmigración, Trabajo, Industria y Comercio, de Guerra, de Marina y de Comunicaciones y Obras Públicas.

De acuerdo con este ordenamiento, corresponden a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas las costas, puertos, faros, marina mercante, vías navegables, obras en terrenos federales, ferrocarriles y caminos carreteros nacionales e inspección de privados, construcción y reconstrucción de edificios públicos, telégrafos, correos y teléfonos.

En la Ley de Secretarías de Estado, que se promulgó el 31 de diciembre de 1917, se asignaba al Departamento de Aprovisionamientos, la compra o

fabricación de todos los elementos necesarios para el funcionamiento del Gobierno Federal, haciendo una excepción a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, autorizando a ésta para adquirir los materiales, herramientas y equipo necesarios para la construcción de las obras nacionales; siendo este el punto de partida para la construcción de los caminos nacionales

En estos tiempos el cuidado de los caminos estaba bajo la responsabilidad de cada Estado, lo cual fue algo muy desfavorable, debido a que la economía estatal era muy precaria y no se lograban cubrir los gastos del servicio carretero, aun cuando no circulaban vehículos automotores, el transitar de las carretas y demás artefactos de remolque era muy riesgoso y complicado.

En otros países los caminos se fueron modificando de manera gradual y las normatividades para la circulación de carruajes, se transformaron en reglamentaciones para el tránsito de automóviles. Al paso de unos cuantos años el automóvil empezó a evolucionar sobre todo en cuanto a velocidad; a partir de entonces los caminos de México empezaron a volverse obsoletos.

Sin embargo, a Carranza se debe la creación, el 11 de enero de 1917, de la Dirección de Caminos y Puentes, como organismo especializado dentro de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Esta dependencia planeó los caminos a las capitales de los estados de Hidalgo, Puebla, México y Morelos.

Durante los siguientes gobiernos revolucionarios, hasta el de Álvaro Obregón, se palpa un impulso real a la labor caminera; "es de justicia dejar

constancia de que el Sistema Mexicano de Autotransporte en nuestro país es hijo natural de la Revolución Mexicana. Revolucionarios, visionarios como Álvaro Obregón y Plutarco Elías Calles, y quienes les sucedieron – hasta cierta época – se preocuparon por ayudar y fortalecer el gremio camionero mexicano. Lo entendieron en sus luchas y comprendieron la bondad de su causa, y sin menoscabo de sus principios tantas veces en entre dicho, apoyaron la creación del sistema”<sup>6</sup>.

En el año de 1917, los servicios foráneos de carga, operaban mediante libre iniciativa, tuvieron un proceso similar al del Distrito Federal, sin restricciones ni reglamentación alguna por parte de los gobiernos Federales y Locales. Esta situación, fue corregida al lapso del tiempo, dado el incremento de carreteras federales y locales, y bajo el amparo de las reglamentaciones oficiales; debido a que con anterioridad su libre transitar era por terracerías y caminos reales hacia las ciudades capitales de México.

“Así en 1918 el gobierno del Distrito Federal empezó a regular el servicio mediante el otorgamiento selectivo de permisos. Las primeras empresas denominadas popularmente “líneas”, se organizaron entre los mismos chóferes, ya fuera por intereses comunes, lazos personales, o simplemente por coincidir con su ruta habitual. La competencia entre líneas creó la necesidad de formar una agrupación de chóferes que evitara las pugnas por las rutas, esta fue el Centro

---

<sup>6</sup> RUIZ GÓMEZ, Martín. Breve Historia del Capítulo de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación. Ediciones Americanas, México. 1975. p. 12.

Social de chóferes, adherido a la confederación Revolucionaria de Obreros (CROM), que fungió como la primera organización del transporte automotor. Posteriormente, al unificarse en 1923 con la Federación Camionera del Distrito Federal, surge la Alianza de Camioneros de México, convertida después en la empresa más importante del Transporte automotor en el Distrito Federal"<sup>7</sup> .

En sus inicios la organización del transporte se basó en cooperativas , lo que imprimía al servicio cierto carácter social, sin un lucro excesivo, pero este fracaso ya que la competencia entre permisionarios creaba conflictos, siendo necesario reorganizar el servicio y cerrar algunas rutas para impedir el surgimiento de libres competidores.

En el año de 1922, los camioneros efectuaron una manifestación, de esta obtuvieron beneficios como "el cierre de rutas". Con ello lograron explotar el servicio de Autotransporte de una forma más ordenada. El proceso de estructuración tanto en las Organizaciones Gubernamentales como en la de los trabajadores y transportistas fue con el tiempo tomando forma. Para transportistas y trabajadores, la evolución histórica comprende dos áreas importantes: auto transportación urbana y foránea.

Dentro de los primeros intentos por agruparse de manera formal, los transportistas urbanos de México crearon una Cooperativa denominada

---

<sup>7</sup> LEGORRETA, Jorge. Transporte y Contaminación en la Ciudad de México. Edt. Centro de Ecodesarrollo, México, 1989, p.22.

“Combustibles y Lubricantes”, siendo esta más adelante el embrión del Banco de Autotransportes.

En el México de 1925 los automovilistas se limitaban a transitar por las calles y calzadas urbanas. El transporte de personas y mercancías de una ciudad a otra tenía que hacerse utilizando el ferrocarril, muy deteriorado en aquellos días.

Pero aun faltaba mas con la construcción de nuestro sistema actual de carreteras que se inicio en 1925 podemos afirmas que los 5,525 camiones de carga registrados en ese año, eran de servicio urbano , con excepción de algunas cuantas unidades que en 1925, al iniciarse la construcción de nuestra primera carretera pavimentada (México- Puebla), se empezaron a dedicar al transporte de leña y carbón de Río Frió, para el consumo de la Ciudad de México, siendo estos por lo tanto los pioneros de la entonces naciente industria del Autotransporte Federal de Carga.

En 1925 se inauguró la carretera México-Puebla y fue así como hizo su aparición el Servicio de Autotransporte Público Foráneo. En 1928, con la Oficina de Tránsito, se establece el primer organismo del gobierno que regulo el tránsito por carreteras. Esta oficina fue el primer antecedente histórico de la hoy en día Dirección General de Autotransporte Federal.

En 1925, se creó la Comisión Nacional de Caminos, el primero de enero de 1928, la Oficina de Tránsito en los Caminos Federales, así como todo lo

relacionado con el Autotransporte Federal para su legal explotación. Dicha oficina pasó a depender del Departamento de Caminos y Puentes de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. El 1° de febrero de 1938, la Oficina de Transito se convirtió en Departamento. En 1939, se dotó al Departamento de Tránsito y policía de Caminos de un Reglamento Interior para su organización administrativa y funciones técnicas. Ya desde 1938, se inició la creación de Unidades Administrativas Foráneas, existiendo 13 Delegaciones y dos Subdelegaciones, que para 1940, quedaron integrados a la oficina de Delegaciones Foráneas.

El momento en que el gobierno del general Plutarco Elías Calles creó la Comisión Nacional de Caminos, en 1925, significó el punto de partida de la gran obra caminera con que contamos hoy día. Pocos meses después de iniciar su gestión, el Presidente obtuvo recursos para comenzar la tarea, implantando un impuesto sobre la venta de la gasolina y encargó a la nueva institución, la administración y aplicación de estos fondos.

Las líneas foráneas fueron entonces consolidándose a medida que se tendía la red de caminos, gracias al establecimiento de nuevas rutas en el servicio de autotransporte.

“El primer reglamento en que se hace referencia oficial a los “permisos de ruta que otorgue la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas “ Fue promulgado en el Diario Oficial de la federación el 28 de enero del año de 1928,



expedido por Plutarco Elías Calles. Se Trataba de un Reglamento de Tránsito en los caminos Nacionales y en los de Concesión Federal”<sup>8</sup>.

En 1931 es cuando aparece la primera Ley acerca de los medios de autotransporte y de las vías de carreteras, con esta ley se inicia la reglamentación del Autotransporte de Carga, según la cual se requería de permiso para prestar el servicio de Autotransporte de Carga. Pero esta Ley no reglamentó las funciones de vigilancia y control que el gobierno debía imponer; ni tampoco hacia mención sobre la aplicación de tarifas; “este documento con 769 artículos, abarcaba las diversas áreas de las comunicaciones y transportes, regulando todo lo referente a concesiones, contratos, derechos de apropiación, caducidad de las concesiones y explotación de las vías áreas, marítimas y terrestres”<sup>9</sup>; y de este ultimo punto se ocupaba el libro segundo de la ley. Cuya idea primordial de esta era evitar la creación de monopolios, sociedades con participación extranjera - que una sociedad anónima quizás permitiría - y acciones que pudieran escaparse a la reglamentación y el control. Aunque en el artículo 190 de la ley se permitía a individuos originarios de otros países de habla castellana o portuguesa obtener la concesión, lo que los camioneros no deseaban era caer en manos de estadounidenses porque, así lo creían ellos, la competencia con un concesionario de la cuna industrial del automotor seria prácticamente imposible.

---

<sup>8</sup> RUIZ GÓMEZ, Martín. Ob. cit. p.17.

<sup>9</sup> Ibidem p.26.

En 1931 se promulgaría el nuevo reglamento de tránsito para los caminos nacionales y de concesión federal, que contemplaba la Ley de Vías Generales de Comunicación y Medios de Transporte.

En febrero de 1931, se creó la Policía Federal de Caminos, (posteriormente Policía Federal de Caminos y Puertos) por acuerdo presidencial, con el objeto de vigilar el tránsito de vehículos en los caminos federales, como lo señala la ley de la materia.

El año de 1932, el gobierno de de la república a cargo de el General de División Abelardo L. Rodríguez consideró conveniente expedir y promulgar una nueva Ley de Vías generales de Comunicación, con la idea seguramente de corregir y perfeccionar algunas disposiciones que las que tenía la de 1931, la cual quedó abrogada.

Tanto las disposiciones de la nueva ley como las del reglamento, que se promulgo el 21 de diciembre de 1932, confirmaron las disposiciones que deberían regir el funcionamiento del Sistema Nacional de Autotransporte de Carga, el cual era acorde con los principios que sustentaba el gremio camionero.

Por acuerdo presidencial, el 22 de diciembre de 1932 se originó la fórmula bipartita para la construcción de caminos y tomó cuerpo legal la creación de juntas locales, empresas de auto transportes y de las Cámaras de Comercio, en las entidades federativas.

Construir caminos con la doble misión de propiciar la expansión socioeconómica como imperativo inmediato y general de la nación, y de otros que actúen como generadores de nuevas economías en regiones aisladas o mal comunicadas, representa uno de los problemas más complejos de la planeación.

En virtud de lo anterior, resultó muy afortunado que el Gobierno Federal se percatara de la necesidad de combinar esfuerzos con los gobiernos de los estados y con la iniciativa privada para resolver las demandas, en razón de que la multiplicación de las necesidades, no es sino consecuencia del desarrollo general del país.

Conforme evolucionaban o se creaban nuevos centros de población, producción o consumo los transportes evolucionaban de acuerdo a las necesidades requeridas. Durante este periodo se crearon diversas líneas de autotransporte de pasajeros tales como: Estrella Roja, Flecha de Oro con diversas rutas. Para 1937 se abrió la de carga de México a Laredo, y para 1939 la Secretaría Comunicaciones y Obras Públicas reportaba cuatro mil 328 unidades autorizadas para el servicio público.

Posteriormente se realizaron varias fusiones de compañías pequeñas de carga, lo que propicio la modernización de las unidades vehiculares, ahora con mayor capacidad y seguridad.

### **2.2.2 Lázaro Cárdenas 1934-1940.**

“Gobernaba el país el señor general de División Lázaro Cárdenas, y actuaba como titular de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas el también general señor Francisco J. Mújica el cual envió al Congreso de la Unión un proyecto de reformas a la ley de 1932”<sup>10</sup>, rompiéndose ese periodo de tranquilidad que precedía entre los transportistas.

El proyecto incluía, entre sus puntos, algunos detalles que suscitaron la oposición de los transportistas. Por ejemplo, impedía al concesionario obtener mas de un permiso por ruta, cuando hasta entonces había gozado de tres por ley, para explotar servicios de autotransporte se daría preferencia a las personas físicas o sociedades cooperativas radicadas en o vinculadas a las regiones que abarcaban dichos servicios, se establecía una federación que fungiera como único órgano de relación entre el departamento del Distrito federal y las cooperativas los permisos otorgarían solo a sociedades cooperativas de intervención oficial o participación estatal o bien a personas físicas que no fueran suficientes en numero para constituir una sociedad cooperativa, aunque estas mismas personas físicas quedarían obligadas a constituir dicha sociedad en cuanto existiera el numero que la ley exigiría para tal efecto.

Evidentemente el “Proyecto Mújica” - como se llamaría más tarde, al documento – planteaba la intervención del Estado en un ámbito perteneciente por tradición a la propiedad privada.

---

<sup>10</sup> Ibidem p.48.

“Los transportistas organizaron un paro que sin embargo, no tuvo grandes consecuencias puesto que fue revocado a pocas horas de comenzar. Dos líderes camioneros, Antonio Díaz Lombarda y Martín Ruiz, habían logrado hablar con el presidente Cárdenas quien se comprometía a vigilar que la ley no perjudicara al gremio pero también advertía que si hacían el paro. . . bueno, ya se las verían con él”<sup>11</sup>.

Cuando, a finales de 1939 la Cámara de Senadores devolvía a la de Diputados el proyecto de ley (con algunas modificaciones), los autotransportistas se encontraban con un casi intacto "Proyecto Mújica", La Ley de Vías Generales de Comunicación había sido aprobada, pero un artículo transitorio que ellos veían como la tabla de su salvación, en donde se concedía en dicho artículo un plazo de 360 días para la aplicación de la ley.

Los camioneros foráneos acogiéndose a la garantía constitucional individual de la libertad de asociación (artículo 9º Constitucional), se defendieron con amparos, las sentencias dictadas por los jueces de distrito les concedieron la suspensión provisional, dejando así claramente establecido que los camione4ros foráneos no estaban obligados a organizarse en cooperativas y el hecho de negarse a constituir las no era motivo para que procediera la cancelación de los permisos, como lo estipulaba la ley.

---

<sup>11</sup> DEL RIO, Fanny. Historia de las Comunicaciones y los Transportes en México. El autotransporte. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México, 1988. p. 145.

En el año de 1940 fue de intranquilidad y zozobra para el gremio camionero de todo el país el capítulo de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación, estaba en suspenso, su aplicabilidad había sido detenida por el artículo transitorio.

### **2.2.3. Manuel Ávila Camacho 1940-1946.**

Desde los años cuarenta, el autotransporte federal observó un desenvolvimiento muy importante, aunque obstaculizado por la falta de una efectiva racionalización y regularización de los servicios de pasajeros y carga. Asimismo, la escasa coordinación entre la operación de los servicios, el desarrollo de la infraestructura y la fabricación de equipo afectó el incremento de la eficiencia operativa, así como el mejor aprovechamiento de los recursos.

“El comité ejecutivo de la Alianza de Camioneros de México intentaba y cumplía toda serie de gestiones ante los diversos funcionarios de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, el jefe del Departamento de Tránsito Federal, el oficial mayor, el subsecretario y el mismo secretario, así como ante la Secretaría de la Presidencia y el propio Presidente de la República”<sup>12</sup>.

Esas gestiones de todo orden se combinaron con los efectos de la segunda Guerra Mundial, que habían agudizado los fenómenos de las carencias y la carestía de los equipos del autotransporte, así como de las refacciones y llantas y

---

<sup>12</sup> RUIZ GOMEZ, Martín. Ob. cit. p. 86

la táctica política adoptada por el gremio camionero, afirmaron como la más indicada situación aquella de prudente espera que caracterizó esos tiempos. Tal actitud permitió que las líneas foráneas siguieran operando como si no hubiera pasado nada; como si no estuviera vigente la Ley de Vías Generales de Comunicación del 19 de febrero de 1940.

Durante este sexenio se concedió la suspensión del Reglamento de Autotransporte del Distrito Federal y el 31 de diciembre de 1941 se aprobó la Ley que fijaba las bases generales para el tránsito y los transportes en el Distrito Federal.

En 1942 se inició el funcionamiento del moderno sistema de señales de tránsito en los caminos federales y se instalaron barreras de contención en las curvas peligrosas de algunos caminos.

Para 1942 había 17 mil kilómetros de carreteras construidas y se estimaba que por esos caminos transitaban 247 mil 600 automotores. De los cuales más de 35 mil vehículos correspondían a ciudadanos estadounidenses que circulaban en plan turístico.

Los perjuicios económicos de la guerra fueron desastrosos y repercutieron en México, el gobierno norteamericano urgido por exigencias de la contienda, prohibió, en el mes de febrero de 1942, la producción de automóviles y camiones; así como de sus refacciones. Transformaba la industria automotriz, de civil, a

militar. A partir de ese momento quedaron congelados los envíos de equipo y refacciones, lo cual ocasiono en situación muy difícil; agrado tal que si la guerra se prolongaba, se corría el riesgo de que el servicio foráneo muriera de inanición.

“Las secretarías de Economía Nacional y de Relaciones Exteriores comprendieron el problema y se hicieron cargo de su gravedad. Ambas dependencias pusieron de su parte todo lo posible para evitar el colapso de los sistemas de autotransporte de carga. Hubiera sido de funestas consecuencias al país paralizar sus medios de comunicación por auto transportes”<sup>13</sup>.

En 1945, al término de ésta, Manuel Ávila Camacho declaraba:

“La terminación de la guerra ocasionará, como una de sus consecuencias naturales, un desarrollo considerable de la autotransportación, por lo que se juzga convenientemente que, oyéndose a todos los organismos interesados en esta actividad, se estudie el medio en que opera el autotransporte en México, las condiciones que imperaron durante la guerra, las posibles modificaciones que sufrirán esas condiciones en el periodo inmediato a la terminación del conflicto bélico y las que esa actividad alcanzará al normalizar completamente la situación, con el objeto de concordar con estos elementos la legislación que debe regir en la materia”<sup>14</sup>.

---

<sup>13</sup> Ibidem. p. 88.

<sup>14</sup> Ibidem. p. 91.



Acto seguido, propondría una serie de reformas a la ley de 1940, así como la creación de una comisión (La Comisión Mixta de Autotransportes en 1945) en la que estuvieran representados los organismos tanto oficiales como particulares, conectados directa o indirectamente con el autotransporte, a fin de estudiar y fijar los lineamientos a que deberían de sujetarse las Reformas del Ejecutivo, dicha comisión al terminar su trabajo de investigación en 1946, después de que hubiera asumido la presidencia de la República Miguel Alemán Valdés, se logró reformar el capítulo de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación de 1940.

#### **2.2.4. Miguel Alemán Valdés 1946-1952**

Durante su sexenio en el año de 1946 el proyecto de reformas al Capítulo de caminos que había ordenado Manuel Ávila Camacho estaba ya elaborado y después de presentarlo al Presidente, este lo promulgo el día 13 de Julio de 1949, el Lic. Miguel Alemán Valdés, Presidente de la República, expidió el Reglamento del nuevo capítulo de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Durante el año de 1947 se tomo el acuerdo de dejar libre el tránsito de camiones de carga en las carreteras federales, debido a que existía un congestionamiento de fletes en puertos marítimos y fronterizos, al quedar sin efecto dicho acuerdo quedaron fuera de la ley más de 2,000 vehículos de autotransporte de carga. Este número fue en aumento y a través de los años significo un problema grave y creciente, convirtiéndose más tarde en piratas, tema que será tratado más adelante, cuando se efectúa el Inventario Nacional de Autotransporte de Carga en 1971.

LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACIÓN: Fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 19 de febrero de 1940; en ella se estipulan cuales son estas vías generales de comunicación, caminos, ferrocarriles, puentes, las corrientes fluviales navegables, mares territoriales, lagunas, lagos, las rutas del servicio postal, así como el espacio aéreo en el que transiten las aeronaves.

Dicha Ley vino a cubrir una necesidad imprescindible en el ámbito de las comunicaciones, especialmente en los aspectos de planeación, construcción, establecimiento y explotación, dando preferencia a las zonas de mayor potencialidad económica, así como a las vías de enlace o alimentadoras de troncales.

En materia de transportes expone los lineamientos a que deben sujetarse los concesionarios ya establecidos y los que se establezcan en su calidad de ofertantes de servicios públicos, teniendo la obligación de enlazar sus vías, líneas o instalaciones en las de otras empresas y con las del gobierno, así como combinar sus servicios entre sí, cuando el interés público así lo exija. El 11 de enero de 1951, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas se organizó en dos Subsecretarías denominadas: de Obras Públicas y de Comunicaciones y Transportes respectivamente

Entre 1940 y 1950, la red carretera aumento de 11,493 a 21,422 kilómetros, en este periodo se introdujeron a México las primeras unidades de tractor y caja cerrada, para operar principalmente en las rutas del norte.

#### **2.2.5. Adolfo Ruiz Cortines 1952-1958.**

Para 1952 había en el país registrados 154 mil 413 camiones de carga; 19 mil 590 autobuses, y 236 mil 975 automóviles.

Es importante subrayar el hecho siguiente: de 1925 a 1952 (27 años) México había realizado un esfuerzo colosal para vencer las limitaciones de su territorio, su orografía y sus enormes distancias.

El Gobierno Federal vinculando trabajo y recursos con autoridades estatales y de la iniciativa privada, logró la construcción en promedio, de unos diez kilómetros diarios, con una inversión promedio aproximada de 340 millones de pesos en el periodo señalado.

Para 1953 los camiones de carga movilizaban el 38% de la producción nacional circulando por los 21 mil 674 kilómetros asfaltados, 17 mil 024 kilómetros revestidos y los 91 mil 797 kilómetros de caminos transitables en la temporada de secas.

Para 1955 se habían construido 32 mil 224 kilómetros de carreteras. De los cuales 18 mil 817 estaban pavimentados. Había 220 mil 229 camiones de carga.

Hacia 1958, se tenían registradas 57 concesionarias para el servicio de carga regular.

### **2.2.6 Adolfo López Mateos 1958-1964.**

En 1958 asumió la Presidencia Adolfo López Mateos (1958-1964) de quien el gremio del Autotransporte recibió un significativo apoyo.

Durante este sexenio, el sector industrial creció de manera importante y por ende, también se incrementó la demanda de vehículos de carga. Así también en este periodo fueron atendidos añejos problemas del sector. Sobre el particular, el secretario del ramo, Walter C. Buchanan, estableció la obligatoriedad de la licencia federal de conductor.

En 1960 el país disponía de 44 mil 892 kilómetros de carreteras; de los cuales 26 mil 979 eran pavimentados; 11 mil 203 revestidos; 3 mil 860 tercerías y 2 mil 850 de brechas mejoradas. En ese mismo año había 293 mil 423 camiones de carga.

En 1962, la Cámara de Diputados analizó un proyecto de Ley de Vías Generales de Comunicación que introducía el principio de la libre contratación como una medida para evitar el “pirataje” (transportistas ilegales de carga). La ley vigente en la materia databa de 1947, y en ella se había suprimido la figura jurídica del permiso de ruta para establecer, en cambio, la de concesión. Este proyecto de ley inconformó al gremio y lo consideraron fuera de la realidad social.

El transporte pirata surgió allá por los años de la segunda Guerra Mundial (1940-1945) cuando el transporte nacional, por escaso resultaba indispensable y por la premura no había permitido la elaboración de un reglamento que contemplara al sector de carga. Los transportistas sin permiso recurrieron al amparo y luego, lamentablemente, algunos Notarios, aprovechando las circunstancias, crearon un mercado de suspensiones, ilícito y contraproducente, porque fomentaba la competencia desleal y la reducción de tarifas que mucho dañaba al gremio; y fue hasta 1964, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes logró que los tribunales del país revocaran las suspensiones.

En 1958 se creó la Unión Permisarios de Autotransporte. Así como la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado divide a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en la de Comunicaciones y Transportes y la de Obras Públicas. Queda a cargo de la Secretaría de Obras Públicas, la construcción y conservación de la infraestructura para el transporte carretero, ferroviario y aéreo. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, conserva los asuntos relacionados con la regulación de los medios de transporte y de los servicios concesionados de comunicaciones. Desaparece la Dirección General de Caminos, dando origen a las direcciones generales de Construcción de Carreteras Federales, de Conservación y de Carreteras en Cooperación dentro de la estructura orgánica de la Secretaría de Obras Públicas.

### **2.2.7. Gustavo Díaz Ordaz 1964-1970.**

El transporte pirata surgió allá por los años de la Segunda Guerra Mundial (1940-1945) cuando el transporte nacional, por escaso resultaba indispensable y por la premura no había permitido la elaboración de un reglamento que contemplara al sector de carga.

En 1964 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes logró que los tribunales del país revocaran las suspensiones a los transportistas sin permiso. Para 1970, cerca de 72,000 vehículos de carga cubrían al Servicio Público, más del 90% de estos se encontraban al margen de las Disposiciones Legales. Ante estas irregularidades, los propietarios se veían en la necesidad de acudir a las “Documentadoras”, que no eran más que intermediarios que obtenían las cargas a transportar y los propietarios de vehículos les pagaban el 15 ó 20% sobre el precio del flete.

Para poder circular, se utilizaba el recurso de Amparo y así se protegieron contra la suspensión provincial, misma que tenía efecto de 3 a 6 meses. En estas condiciones de operación no faltaron personas sin escrúpulos que negociaron con este procedimiento contribuyendo así a complicar el problema.

Al término de la gestión de Díaz Ordaz, el país tenía en 1970, una longitud total construida en carreteras de 71 mil 520 Km., que incluía 41 mil 947 Km. de carreteras pavimentadas. Asimismo había una flota vehicular de 524 mil 985 camiones de carga de todo tipo, y se movilizaron 140 millones 500 mil toneladas de la carga total del país (67.9%).

### **2.2.8 Luis Echeverría Álvarez 1970-1976.**

En 1971, La Secretaría de Obras Públicas cambió su denominación por el de la Dirección General de Autotransporte Federal. Para 1976 ésta contaba con tres Subdirecciones Generales la de Operación, la de Carga y la de Pasaje; en el mismo año se reestructuró en cuatro Subdirecciones Generales: la Técnica, de Concesiones y Permisos, la de Operación y la Administrativa.

En 1971 se realizó el inventario Nacional del Autotransporte, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes con el propósito de regularizar su funcionamiento mediante la expedición de permisos y placas. Así como para conocer su situación legal, los datos técnicos, de tráfico y de operación de las unidades que prestaban el servicio.

El inventario arrojó los siguientes datos: de 84 mil unidades con capacidad mayor a tres toneladas, sólo 8 mil circulaban con permiso o concesión, a pesar que la Dirección General de Autotransporte Federal había autorizado 14 mil 350 para distintos servicios públicos de carga.

Con esa información, analizando el sector y las necesidades del mercado, la autoridad elaboró una Convocatoria para la regulación del servicio público de carga.

Así a partir de mayo de 1972 se inició en forma masiva la tramitación de permisos y placas. El proceso se culminó en octubre del año citado.

De aquel Inventario Nacional, conviene subrayar que una vez practicados los estudios para regularizar el servicio, se captaron distintos requerimientos de transportación para cuya satisfacción era necesario aumentar o establecer diversos servicios, como los siguientes:

- carga general en ruta fija;
- exclusivo de frutas, legumbres y productos del campo no elaborados y animales; y
- los especializados de explosivos, grúas, maquinaria pesada, tanques y otros, así como los particulares.

En los servicios anteriores se regularizaron 27 mil vehículos de carga general; 19 mil para los servicios exclusivos de frutas, legumbres y productos del campo no elaborados; 13 mil especializados y 12 mil particulares para un total de 71 mil vehículos.

Asimismo, se estableció el servicio de productos del campo no elaborados y animales y se introdujeron nuevas modalidades al de frutas y legumbres, para adecuarlos a las necesidades de transportación de los agricultores y ganaderos.

Con esas medidas, se eliminaron los transbordos intermedios, lográndose anualmente transportar con fluidez, desde los sitios de producción hasta los centros de consumo, elaboración o exportación: 74 millones de toneladas de productos agrícolas y 11 millones.



### **2.2.9. José López Portillo 1976-1982**

En 1976 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes da a conocer el Plan Nacional del Transporte, para entonces existen ya 49 centrales de autotransportes de pasajeros y una de carga en México.

Se puso en marcha el Programa de Desarrollo del Autotransporte Federal en el periodo de 1977-1982, con los objetivos declarados de incrementar la eficiencia y la seguridad de los servicios, adecuarlos a la estructura jurídica y fortalecer financieramente su prestación, y en su primer año de aplicación el autotransporte de carga manejó 180 millones de toneladas de carga (en 1976).

A raíz de estas medidas, las empresas registradas en el servicio de carga regular ascendieron a 1486 y las de carga especializada a 1058, mientras la flota de carga se elevó a 117 mil unidades.

Para 1980 la longitud de la red carretera era de 212 mil kilómetros. Se incluían 66 mil 920 kilómetros pavimentados 87 mil 562 revestidos; 24 mil 735 de tercerías y 33 mil 409 de brechas mejoradas.

También en 1980 había en el país 6 millones 179 mil 978 vehículos, de los cuales en 1982 circulaban 119 mil 309 unidades motrices y 38 mil 216 unidades de arrastre adscritas al servicio federal de carga.

“Por decreto presidencial del 11 de agosto de 1980, se actualizaron las disposiciones sobre el otorgamiento de concesiones y permisos contenidos en el Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación. Destacó en este apartado la derogación del subsidio que el gobierno federal otorgaba a los transportistas del servicio de carga, mediante la exención del impuesto a la gasolina. A consecuencia de esta medida, la Federación ahorró importantes cantidades de dinero”<sup>15</sup>.

Dada la impostergable necesidad de unificar las leyes y reglamentos que rigen las actividades del autotransporte, en el periodo 1976-1982 se trabajó intensamente en la modificación y la expedición del marco jurídico que determina el desarrollo de esta actividad. Los avances más importantes fueron los siguientes: creación de los Reglamentos de los Comités Estatales o Regionales, de Ruta y Técnicos del Autotransporte, la modificación del capítulo XI del Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación, la expedición del nuevo Reglamento de la Policía Federal de Caminos., y la concertación de acciones jurídicas entre la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Procuraduría General de la República para dar facilidades a quienes se involucren en accidentes en carreteras federales.

La actividad legislativa en materia de autotransporte fue muy considerable en el periodo citado. Se reformaron los artículos 60, 83, 84, 86 Y 87 del reglamento del capítulo de Explotación de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación. Estas modificaciones fueron autorizadas por el presidente de la

---

<sup>15</sup> DEL RIO, Fanny. Ob. cit. p.148.

República y publicadas en el Diario Oficial el 18 de agosto de 1980. En este mismo año se actualizó la reglamentación de peso y dimensiones de los vehículos. También se modificó el procedimiento legal para facilitar el otorgamiento de concesiones, con el objetivo declarado de incrementar la seguridad jurídica de los prestadores de los servicios. En 1982 se expidieron los primeros títulos de concesión, en canje por los permisos eventuales o emergentes otorgados con anterioridad.

En 1980, la Dirección General de Autotransporte Federal, se reestructuró, y se crearon la Comisión de Capacitación y Adiestramiento para el Autotransporte Federal, la Subdirección de Registro y Concesionamiento, la Subdirección de Análisis y Sistemas, la Subdirección de Terminales y la Subdirección de Presupuesto.

Respecto al gremio, en una ceremonia presidida por el primer mandatario de la nación, desapareció la Alianza de Camioneros y nace la Confederación Nacional de Transportistas quedando como su Presidente, Isidoro Rodríguez en 1981. “Para 1982 las entidades concesionarias y permisionarias del autotransporte de carga, empresas, privadas prestadoras del servicio, sumaban 2752”<sup>16</sup>.

#### **2.2.10. Miguel de la Madrid Hurtado 1982-1988.**

Por otro lado, en la administración de Miguel de la Madrid Hurtado la política de concesiones y permisos continuaba atendiendo la oferta y la demanda

---

<sup>16</sup> SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. Ob. cit. p. 42.

de servicios en el autotransporte, con el propósito de equilibrarlas, teniendo en cuenta los servicios en todas las rutas con el fin de promover la integración de regiones al desarrollo y descentralizar la vida nacional. Para ello se continuaron incorporando los permisos provisionales, eventuales o emergentes al régimen de concesión.

En 1983 se encuentran en operación 76 terminales de pasajeros y 21 centrales de carga en toda la República una en cada entidad federativa, a efecto de proyectar funcional y estructuralmente a la Secretaría en el interior de la República. Adicionalmente, se constituyeron otras 14 centrales de carga para totalizar al término del sexenio 35.

Para 1985 había en todo el país 7 millones 726 mil 786 vehículos. Lo que significó un incremento constante en el volumen movilizado y que al totalizarlo representó al finalizar el sexenio:

Carga general:	809 mil 171 toneladas
Carga especializada:	930 mil 020 toneladas
TOTAL:	1 millón 739 mil 191 toneladas

El 7 de Julio del mismo año se publica en el Diario Oficial, el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional y el Reglamento de Autotransporte Federal de Carga. Y creándose con este la Comisión de Transporte Multimodal como órgano consultivo. Queda integrado por las

direcciones generales de Aeronáutica Civil, Transporte Terrestre, Marina Mercante, Asuntos Jurídicos y Tarifas, y Puertos Mexicanos.

El 14 de Agosto de 1985 se realizó un acuerdo por el que se delega en los Centros de la Secretaría Comunicaciones y Transportes la facultad de celebrar convenios con los gobiernos estatales, municipales y con las comunidades, para llevar a cabo obras en cooperación, que sean de beneficio social, ya que con anterioridad el control y la regulación del autotransporte eran entorpecidos porque algunas entidades federativas no contaban con leyes y reglamentos de tránsito y transporte, o porque éstos no eran compatibles con la Ley de Vías Generales de Comunicación. Y en Octubre 25 se acuerda la integración en cada entidad federativa de una Comisión Consultiva del Transporte Federal.

#### **2.2.11. Carlos Salinas de Gortari 1988-1994.**

En este periodo se construyeron 239 mil 235 kilómetros de carreteras de longitud total. De los cuales 83 mil 925 Km. fueron pavimentadas 118 mil 472 revestidas; 3 718 tercerías y 33 mil 120 kilómetros de brechas mejoradas.

En 1990 había un parque vehicular en todo el país de 10 millones 165 mil 715 vehículos, por vez primera, se superó el millón de toneladas en carga general, registrándose 1 millón 595 mil 411 toneladas, que representó un incremento de 786 mil 240 toneladas, con respecto al sexenio de Miguel de la Madrid Hurtado.

Mucho influyó en este desarrollo del Autotransporte Federal, una serie de disposiciones jurídico-administrativas que le dieron un nuevo impulso a la actividad, dichas medidas fueron como:

1.-El establecimiento de las bases especiales de tributación para contribuyentes dedicados al autotransporte de carga y pasaje. (Junio 15 de 1989)

2.-Entra en vigor el nuevo Reglamento para el Autotransporte Federal de Carga. (Julio 7 de 1989)

3.-Se determinan zonas de competencia todas las carreteras de jurisdicción federal y se autoriza a transportistas y usuarios a negociar libremente los niveles tarifarios de autotransporte federal de carga, sus necesidades de obtener la autorización previa de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (Julio 10 de 1989).

4.-Descentralización de funciones administrativas hacia las delegaciones estatales de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes relacionadas con la expedición de permisos de transporte de carga. (Julio 31 de 1989).

5.-Se difunde el nuevo instructivo para la Obtención de Permisos de Transporte Federal de Carga y Servicios de Carga Particular. (Julio 31 de 1989).

6.-Se crea la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga. (Septiembre 29 de 1989).

7.-Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Manufacturera de Vehículos de Autotransporte. (Diciembre 11 de 1989).

8.-Se han otorgado más de 70 mil permisos de autotransporte al eliminarse la exclusividad de rutas y otras reglamentaciones que frenaban el desarrollo del transporte. (Segundo Semestre /91).

Para 1992 se han otorgado más de 70 000 permisos de autotransporte al eliminarse la exclusividad de rutas y otras reglamentaciones que frenaban el desarrollo del transporte.

Todos estos antecedentes hicieron necesario el que se procediera a regularizar el Servicio Federal de Carga. Este objetivo se logró a través del Inventario Nacional, este detecto el total de unidades, su situación legal, sus datos técnicos, y tráfico de carga y la operación vehicular. También se establecieron autorizaciones para explotar el Servicio Público Federal de Carga Regular y para el de Carga Especializada.

Se consideró necesario tomar la decisión de extender permisos de servicio particular de transporte de carga a personas físicas o morales a fin de movilizar sus cargas en vehículos de su propiedad. Esto a condición de declarar en forma expresa en la solicitud respectiva la calidad exclusivamente privada de los efectos a transportar.

Con el tiempo, la demanda en el autotransporte de carga requirió de la adecuación del equipo y de un programa específico de desarrollo. Se construyeron las Centrales de Servicio de Carga formadas por Sociedades Mercantiles y

compuestas estas por empresas de transportistas, a estas Centrales se les autorizó el documentar cargas consolidadas, regular el intercambio de equipo, combinar servicios y repartir las cargas fraccionándolas.

#### **2.2.12. Ernesto Zedillo Ponce de León 1994-2000.**

El promedio sexenal de movilización de carga fue de 378 millones 500 mil toneladas anuales que representaron el 57% de la participación total entre los diversos modos de transporte.

Durante su administración se impulsaron un conjunto de acciones que permitieron ampliar y modernizar la cobertura carretera, apoyando al desarrollo regional y fortaleciendo la integración de zonas de producción y consumo.

En esta etapa se elaboro el Reglamento del Servicio de Medicina Preventiva del Transporte. Relativo al Transporte Público Federal; publicado en el Diario Oficial de la Federación el 28 de noviembre de 1988, el cual más tarde seria substituido por el Reglamento del Servicio de Medicina Preventiva en el Transporte, el 21 de Abril de 2004.

Así también se realizó un esfuerzo importante para mantener la red federal, por lo que se atendieron sus 43 mil kilómetros y se reconstruyeron 1200 kilómetros por año y más de 150 puentes, para mantener el nivel de servicio de la red federal en condiciones adecuadas.



En total se construyeron o ampliaron más de 6 mil kilómetros y 1,600 kilómetros de nuevos caminos rurales.

### **2.2.13. Vicente Fox Quesada 2000-2006.**

La presente administración del Presidente de la República, Vicente Fox Quesada (2000-2006) ha impulsado la modernización de los 14 corredores carreteros para proseguir avanzando en la integración de los centros de producción con los centros de distribución y consumo, y en la interconexión de las diversas regiones del país.

Referente a la creación, modernización y ampliación de la infraestructura de los cuatro modos de transporte (autotransporte, ferroviario, aéreo y marítimo), se promovió la inversión privada en proyectos de gran impacto en los próximos años. Es el caso del nuevo programa para la modernización del autotransporte que comprende la renovación del parque vehicular acorde a las normas ambientales internacionales, así como el desarrollo de centros de distribución de carga para la descentralización.

En abril de 2004 se puso en operación el Programa de Modernización del Autotransporte en coordinación con Nacional Financiera, Secretaría de comunicaciones y Transportes, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Secretaría de Economía y la industria productora de vehículos pesados de México, con un esquema de crédito hasta por el 80 por ciento del valor de factura del

vehículo, considerando montos hasta de 3 millones de pesos para pequeños autotransportistas y hasta de 10 millones de pesos para empresas.

Asimismo, se otorgó un estímulo fiscal a la chatarrización o eliminación de unidades obsoletas, con antigüedad mayor a seis años, consistente en un monto acreditable que equivale en forma aproximada al 15 por ciento del valor del vehículo nuevo.

Durante el primer semestre del año 2004, el número de accidentes carreteros y de lesionados disminuyó en 5.5 y 2.4 por ciento anual, al haberse reforzado los esquemas de seguridad con base a las recomendaciones del Comité Nacional de Prevención de Accidentes en Carreteras (CONAPREA). Así mismo se ha reformado el Reglamento del Servicio de Medicina Preventiva en el Transporte el 21 de Abril de 2004. Como apoyo a ese Comité, se realizaron más de 2.5 millones de exámenes médicos en operación, 80212 psicofísicos y 53175 toxicológicos, y se capacitó a 23380 personas en los 159 Centros de Capacitación para Conductores del Autotransporte Federal y Privado. Respecto al personal capacitado se superó en 27.8 por ciento lo efectuado durante los primeros siete meses de 2003.

El autotransporte se considera un servicio público y a este respecto el servicio público se entiende como el conjunto de actividades que realiza el Estado a través de las personas físicas o morales, mediante concesión que les otorga él

mismo condicionada a su reglamentación, con el fin de satisfacer necesidades de carácter colectivo, ya sean sociales, económicas o culturales.

“Para las autoridades de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es necesario actualizar permanentemente las leyes y los reglamentos que regulan la prestación del servicio de Autotransporte Foráneo de Carga, con el fin de lograr su homogeneidad en el ámbito nacional y su adecuación a las necesidades del país. Sin duda, nuestra Ley de Vías Generales de Comunicación, así como los reglamentos que de ella se desprenden y sirven para complementaria, no es una estructura in cambiante. Año con año se incrementa el tonelaje de carga; también se altera el número de vehículos en las carreteras federales. Por ello, en lo que atañe al capítulo de Caminos y Tránsito Federal, la ley también ha de renovarse”<sup>17</sup>. Mucho más compleja y completa es la normatividad de nuestros sistemas de reglamentación que lo aquí expuesto tan brevemente. Tan sólo hemos querido reseñar algunos de los momentos a través del devenir histórico del Autotransporte de Carga.

### **2.3 Ley Federal del Trabajo de 1931.**

La constitución de 1917 concedía en el proemio del artículo 123, la facultad de dictar leyes tanto al congreso como al gobierno de los Estados; es hasta 1929 cuando se hace presente la necesidad de uniformar la legislación del trabajo para toda la República en virtud de numerosos problemas que no podían resolverse por la Autoridades Locales, (razón por la cual se creó, aun sin apoyo constitucional, la

---

<sup>17</sup> DEL RIO, Fanny. Ob. cit. p.149.

Junta Federal de conciliación y Arbitraje); el presidente Portes Gil, en la Sesión Extraordinaria de la Cámara de senadores celebrada el 26 de Julio de 1929, propuso la reforma a la fracción X del Artículo 73 constitucional, relativa a las facultades del Congreso, y la del proemio del artículo 123, para que solo el Congreso contara con esa facultad, siendo aprobado el proyecto. Con fecha 22 de Agosto de 1929, se declararon aprobadas las reformas; dejando libre el camino para dictar La Ley federal del Trabajo.

“El primer Proyecto de Código Federal del Trabajo fue presentado en el mes de Julio de 1929. Había sido redactado por una comisión integrada por Enrique Delhumeau, Práxedes Balboa y Alfredo Iñarritu, por encargo de Portes Gil. LA oposición de las agrupaciones obreras, fundado no solo en los errores que presentaba el Proyecto en materia sindical y de huelga, sino también en la antipatía hacia portes Gil, determinó que fuera rechazado”<sup>18</sup>.

Dos años después, en 1931, se celebró en la Secretaría de la Industria una convención obrero-patronal, cuyas ideas sirvieron para reformar el Proyecto Portes Gil y formular uno nuevo el cual ya no llevaría el nombre de “Código”, sino de “Ley”, formulado por el entonces Secretario de la Industria el licenciado Aarón Sáenz, la comisión redactora la integraron los licenciados Eduardo Suárez, Aquiles Cruz y Cayetano Ruiz García. El Congreso, el que con algunas modificaciones lo aprobó, la ley fue promulgada por el presidente Pascual Ortiz Rubio, el 18 de Agosto de 1931.

---

<sup>18</sup> DE BUEN LOZANO, Néstor. Derecho del Trabajo. Ob. cit. p. 339.

En el artículo 14 transitorio se declararon derogadas todas las leyes y decretos expedidos con anterioridad por las legislaturas de los Estados y por el Congreso, en materia de trabajo.

Sin embargo esta ley no alcanzó a los trabajadores de autotransporte, no crearon un capítulo en particular para ellos, como el de: trabajadores del campo, domésticos, ferrocarrileros, etc., que si en aquel tiempo no eran considerados trabajadores especiales, si contaron con disposiciones particulares. Y en relación laboral del autotransporte federal, aún quedaba en laguna.

Como ya se había mencionado nuestro siguiente capítulo consiste en señalar los diversos ordenamientos jurídicos que se encuentran vigentes en México, los cuales regulan la actividad del Autotransporte Foráneo de Carga.

### **III. LEGISLACIÓN VIGENTE APLICABLE A LOS TRABAJADORES DE AUTOTRANSPORTE FORÁNEO DE CARGA.**

En virtud que vivimos en un estado de derecho, el cual subordina la actuación del gobierno y los particulares a principios del orden jurídico vigente, se ha considerado conveniente incluir dentro de este capítulo los ordenamientos jurídicos que se encuentran vigentes en México con relación a la regulación y control del Autotransporte Foráneo de Carga.

El Derecho debe de entenderse como el instrumento social más eficaz para regular la conducta de los hombres y lograr con ello la convivencia armónica de la sociedad. Visto de esta forma, el marco jurídico del Autotransporte de foráneo de Carga, sería entonces el conjunto de disposiciones normativas que tienden a regular la vialidad en caminos Federales, teniendo como fin proporcionar un orden homogéneo al tránsito Federal cuyo objeto es que logre cumplir con el propósito de trasladar bienes hasta su destino final. Regular el libre tránsito nunca pretende ser de manera restrictiva sino es una forma de brindar seguridad. El objeto de la normatividad en materia de tránsito vehicular en carreteras consiste en establecer los requisitos que deben reunir los vehículos, las personas, el camino con sus señalamientos para obtener óptimos resultados en beneficio de la sociedad en general.

Siendo indispensable para el autotransporte un adecuada organización para su buen funcionamiento.

De acuerdo a lo anterior, el breve estudio de ordenamientos que se hace en el presente capítulo, sobre el Autotransporte de Carga en México , con relación a la intervención que las autoridades tienen en el autotransporte Foráneo de Carga en cuanto a: la regulación, control-dirección, supervisión, aplicación y sanciones de la materia de estudio, así como el aspecto laboral de sus trabajadores, se realizará con base al ordenamiento jurídico que actualmente esta vigente en nuestro país, tomando en consideración el orden jerárquico de las leyes, estableciéndolo de la siguiente manera:

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.
- Ley Federal del Trabajo.
- Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal.
- Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.
- Reglamento de Transito en Carreteras Federales.
- Reglamento del Servicio de Medicina Preventiva en el Transporte.
- Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos.
- Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal.
- El convenio 153 sobre la duración de la jornada de trabajo y periodos de descanso de los transportes por carretera.

- Normas Oficiales Mexicanas.

### **3.1 Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.**

La Constitución es la Ley Fundamental del país y es la piedra angular de todo ordenamiento jurídico, es decir, el conjunto de normas que se refieren a la estructura fundamental del Estado. En sentido material está integrada por los preceptos que regulan la creación de normas jurídicas generales y especialmente la creación de leyes.

En el Título Tercero, Capítulo III, Sección III. De las Facultades del Congreso; en el artículo 73 en su fracción XVII Constitucional, se establecen las facultades explícitas que tiene el Congreso de la Unión para legislar lo relativo a las vías generales de comunicación, desprendiéndose de este precepto originariamente todo el marco normativo sobre la materia del Autotransporte Foráneo de Carga; el cual textualmente nos dice:

“Artículo 73.- El Congreso tiene facultad:

XVII. Para dictar leyes sobre vías generales de comunicación;”.

Consideramos que la importancia de este precepto constitucional, radica en que las Vías Generales de comunicación son indispensables para el desarrollo nacional, siendo el autotransporte actualmente el modo de transporte mas importante del país, ya que participa con el 4% del Producto Interno Bruto; el transporte es una de las actividades prioritarias para la industria nacional por lo que su participación en mercados nacionales y extranjeros es cada vez mayor, lo



que obliga a mejorar permanentemente el servicio para obtener la preferencia de un consumidor global.

El autotransporte es el principal medio de movilización de carga en México si consideramos el volumen total transportado a nivel nacional en los diferentes modos que existen. En México se moviliza cerca del 82% de la carga transportada vía terrestre por autotransporte, lo que significa que más de 416 millones de toneladas son manejadas por las carreteras nacionales.

### **3.2. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.**

El Poder Ejecutivo atiende en el estricto marco de su competencia, a las grandes necesidades de nuestra sociedad por medio de una organización adecuada, denominada Administración Pública Federal, misma que cumple sus funciones a través de un conjunto de órganos jurídicos centralizados, descentralizados y paraestatales, sujetos a normas jurídicas específicas en las cuales se precisa su organización, su funcionamiento y sus medios de control de acuerdo con la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

En esta ley como se ha dicho anteriormente se establecen las bases de organización de la Administración Pública Federal, lo cual a los órganos que la integran, dicho ordenamiento les asigna legalmente una actividad determinada. De tal manera en términos del artículo 36 de esta ley, establece que para el estudio, planeación y despacho de los negocios de orden administrativo, el Poder Ejecutivo de la Unión contará con Secretarías de Estado, entre las que se encuentran la

Secretaría de Comunicaciones y Transportes que le corresponde, entre otros, el despacho de los siguientes asuntos:

Dicha ley prevé en el artículo 36: “A la Secretaría de Comunicaciones y Transportes corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

IX.- Otorgar concesiones y permisos para la explotación de servicios de autotransportes en las carreteras federales y vigilar técnicamente su funcionamiento y operación, así como el cumplimiento de las disposiciones legales respectivas;

### **3.3 Ley Federal del Trabajo.**

El autotransporte es una actividad habitual tanto en nuestro país como en todo el mundo y, por supuesto, se encuentra regulada en distintos ordenamientos jurídicos. Entre estos lineamientos nos referiremos en esta ocasión a la relación obrero patronal y así como a los derechos y obligaciones de cada uno de ellos, que están regulados en la Ley Federal del Trabajo, la cual en su Título Sexto, Trabajos Especiales, Capítulo VI de Trabajo de Autotransportes bajo el rubro de trabajos especiales, contempla la actividad del autotransporte.

La Ley Federal del Trabajo determina el momento en el que surge la relación de trabajo, la cual se da entre el chofer y/o los demás trabajadores que presten servicio a bordo de Autotransportes y los propietarios o permisionarios de las unidades vehiculares.

Las condiciones tan comunes en que los Trabajadores Autotransporte de Carga Federal prestan sus servicios, se traduce en una regulación muy particular en la Ley Federal del Trabajo.

Anteriormente el trabajo de autotransporte debía de regirse por las normas del Código Civil, se tomaba tal relación como un simple contrato de arrendamiento; lo anterior dio pauta para que se explotara sin medida, a este tipo de trabajadores, lo que ocasiono que el legislador de 1970 incluyera en la Ley Laboral un Capítulo especial relativo a este trabajo, y determinara que en el Capítulo VI, artículos del 256 al 264 se regulara la relación de trabajo entre estos trabajadores y sus patronos, sus derechos y obligaciones, y las condiciones en que se deberá prestar el servicio; aspectos que serán objeto de un análisis en el capítulo cuarto de nuestro trabajo.

### **3.4. Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.**

Debido a que nuestra legislación del autotransporte había perdido actualidad el expresidente de México Carlos Salinas de Gortari publicó el 22 de Diciembre de 1993 en el Diario Oficial de la Federación La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y entró en vigor el 23 de diciembre del mismo año, la cual deroga lo relativo al Autotransporte Federal contenido en la Ley de Vías Generales de Comunicación; derivándose del artículo 73 fracción XVII Constitucional.

La presente Ley, prevé en su "artículo 1º, tiene por objeto regular la construcción, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes que

constituyen las vías generales de comunicación, también los servicios de Autotransporte Federal que en ellos operan y sus servicios auxiliares.

En su artículo 2 prevé.- Para los efectos de esta ley, se entenderá por:

VIII. “Servicio de autotransporte de carga: el porte de mercancías que se presta a terceros en caminos de jurisdicción federal”;

El artículo 8 señala que “se requiere permiso otorgado por la Secretaría para:

I. La operación y explotación de los servicios de autotransporte federal de carga,.....”;

Siendo así el permisionario en calidad de patrón, una de las partes que componen el vínculo jurídico del trabajo de autotransporte.

Artículo 33.- los servicios de autotransporte federal, serán los siguientes:

- I. De pasajeros;
- II. De turismo; y
- III. De carga”.**

Al mismo tiempo esta ley establece una serie de disposiciones que deberán de cumplir los permisionarios y los chóferes, para evitar la aplicación de sanciones, entre las destacan:

Para los permisionarios:

- ✓ Contar con placas metálicas de identificación;
- ✓ Cumplir con la Verificación técnica de condiciones físicas y mecánicas y obtener las constancias de aprobación correspondiente con la periodicidad y términos respectivos;
- ✓ Cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad y otras especificaciones;
- ✓ Obtener permiso especial tratándose de objetos voluminosos o de gran peso;

Para los chóferes:

- ✓ Obtener y mantener la licencia federal vigente.
- ✓ Aprobar los cursos de capacitación y actualización de conocimientos teóricos y prácticos;

**3.5 Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.**

Este ordenamiento es Reglamentario de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 22 de noviembre de 1994 y entro en vigor el 23 de noviembre del mismo año, el cual por la importancia que reviste, consideramos necesario mencionar algunos artículos que tienen estrecha vinculación con nuestro tema de investigación.

En el cual en su Capítulo I, de Disposiciones Generales, artículo 1 establece:

“El presente ordenamiento tiene por objeto regular los servicios de autotransporte federal de pasajeros, turismo, carga y servicios auxiliares y compete a la Secretaría, para efectos administrativos, la aplicación e interpretación del mismo”.

El artículo 2o.- “Para los efectos de este reglamento se entenderá por:

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

En el Título IV dedicado al **AUTOTRANSPORTE DE CARGA** se refiere a la clasificación del Autotransporte Federal de Carga:

“Artículo 39.- Atendiendo al tipo de mercancías y de los vehículos, cuyas características y especificaciones técnicas se determinen en la norma correspondiente, el servicio de autotransporte federal de carga se clasifica en:

- I. Carga general, y
- II. Carga especializada.

Artículo 40.- El servicio de carga general, consiste en el traslado de todo tipo de mercancías por los caminos de jurisdicción federal, siempre que lo permitan las características y especificaciones de los vehículos.

Artículo 41.- El servicio de carga especializada comprende el transporte de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos, objetos voluminosos o de gran peso, fondos y valores, grúas industriales y automóviles sin rodar en vehículo tipo góndola. Tratándose de objetos voluminosos o de gran peso determinados en la norma correspondiente, se requerirá permiso especial por viaje que otorgue la Secretaría”.

Al mismo tiempo su artículo 88 nos establece que los conductores del autotransporte de carga ya sea general o especializada, deberán obtener y renovar la licencia federal de conductor.

Y serán los permisionarios quienes deberán otorgar capacitación a los conductores que deseen obtener, refrendar o renovar la licencia federal de conductor. (Art. 93-C)

### **3.6 Reglamento de Transito en Carreteras Federales.**

El 29 de Marzo del año 2000 fue publicado en el diario Oficial de la Federación, el decreto que reforma y adiciona el Reglamento de Transito en Carreteras federales, estableciendo la obligatoriedad a los conductores de autotransporte, de portar consigo la Bitácora de Horas de Servicio del Conductor,

la cual deberá de proporcionarles el permisionario; instrumento que contendrá los datos diarios, para conocer el tiempo de conducción y determinar el de descanso, aspecto de suma importancia para el desarrollo de nuestro trabajo; por otro lado es importante mencionar los preceptos que se encuentran ligados a los Trabajadores de Autotransporte de Carga, como:

La definición de conductor en su Titulo I “que es la persona que lleva el dominio del movimiento del vehículo”.

En su Titulo II de los vehículos, Capitulo 1 nos establece una clasificación de los vehículos en razón del tipo, agrupamiento, al grado de dificultad para conducirlos, por el numero de ejes, etc. De dicha clasificación la que más nos interesa, como ya se había señalado en el Capitulo I de este trabajo, es la contenida en su artículo 5 que señala:

“Atendiendo al servicio, los vehículos se clasifican en:

- I. Servicio privado
- II. Servicio Público Local
- III. Servicio Público Federal”.

En el Titulo II de los Vehículos, Capitulo 2 denominado “equipo de los vehículos”. Determina el quipo con que deben contar los vehículos, como: luces, reflectantes, sistema de frenos etc.



El Capítulo III “Matrícula de los vehículos”, en el Artículo 36 dispone: “Los vehículos automotores o remolcados destinados al servicio público federal, deberán ser matriculados en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en el Distrito Federal o en las Delegaciones foráneas, de acuerdo con el domicilio del propietario”. Portando además la tarjeta de circulación y la calcomanía respectiva.

El Título III Conductores de vehículos de Servicio Público Federal, en el Capítulo I Licencias para conducir señala en su artículo 47.- “Para conducir vehículos destinados a la prestación de un servicio público federal de autotransporte, será necesario obtener la correspondiente licencia federal de conductor, expedida por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes”.

El Título III Conductores de vehículos de Servicio Público Federal Capítulo II Obligaciones de los Concesionarios y Permisionarios de Servicio Público Federal de Autotransporte, en sus artículos 56 y 58 Bis establece

El Artículo 57.- “Ninguna persona o empresa deberá permitir la conducción de vehículos de servicio público federal, a quien no tenga la licencia federal, la cual deberá contar, en su caso, con el refrendo correspondiente”.

Artículo 62 Bis.- “La bitácora de horas de servicio del conductor es el registro diario que contiene los datos necesarios para conocer el

tiempo efectivo de conducción y determinar el de descanso. Los permisionarios deberán dotar a sus conductores de dicha bitácora”.

“Los conductores deberán respetar las jornadas establecidas en la Ley Federal del Trabajo y en los tratados, acuerdos y convenios internacionales”.

El contenido de este artículo es una disposición sana, a favor de los trabajadores del autotransporte, ya que se extrae parte de Convenio 153 sobre la duración de la jornada de trabajo y periodos de descanso de los transportes por carretera, que se disipa al no estar contenida en la Ley Federal del Trabajo como debiera ser; y no en una disposición de carácter administrativo, que en la generalidad de las períodos no la cumplen los patrones.

Dentro de este ordenamiento en el TITULO IV Reglas de circulación, en el Capítulo VI denominado “Accidentes” Del artículo 183 a 187. Se prevén una serie de reglas de circulación que deberá de realizar el operador de cualquier vehículo cuando haya sido participe en un accidente carretero.

### **3.7 Reglamento del Servicio de Medicina Preventiva en el Transporte.**

Es en el Capítulo I, Disposiciones Generales, artículo 1°. Señala cual es su función:

“El presente ordenamiento es de interés público, de observancia obligatoria y tiene por objeto regular el servicio de medicina

preventiva en el transporte, a través de la práctica de los exámenes psicofísico integral, médico en operación y toxicológico, para la expedición de los dictámenes y constancias correspondientes( de aptitud o no aptitud psicofísica) al personal de nacionalidad mexicana o extranjera que en las vías generales de comunicación, intervenga en la operación, conducción o auxilio de los diversos modos de transporte federal y sus servicios auxiliares.

El artículo 2 contiene una serie de definiciones, de las que tan solo citaremos las que son de nuestro interés como la de:

“1. Accidente de Transporte: Es la afectación patrimonial o física ocasionada por un hecho fortuito e inesperado que acontece cuando un vehículo, de cualquier modo de transporte federal y sus servicios auxiliares, al ser conducido en una vía general de comunicación tiene un percance de cualquier naturaleza, ocasionando daños materiales a otros vehículos, a las vías generales de . Comunicación, al mismo vehículo y a sus tripulantes, a los pasajeros o a terceros en sus personas o bienes;”

Es una definición que no se contenía en ahora derogado Reglamento de Medicina Preventiva del Transporte y la cual en nuestra investigación la acogimos en el capítulo primero.

Al mismo tiempo estableció una definición de lo que debería de entenderse por concesionario, permisionario o transportista.

IV. “Concesionario, Permisionario o Transportista: Es la persona física o moral autorizada para prestar servicios de transporte federal y sus servicios auxiliares en las vías generales de comunicación, el cual es obligado y responsable solidario de vigilar que el Personal a su cargo cumpla, para el desarrollo de sus funciones, con las obligaciones que derivan del presente Reglamento”;

Es importante señalar la diferencia que existe entre lo que se entiende por accidente e incidente, al respecto el reglamento nos dice:

XII. “Incidente: Es el hecho o suceso fortuito e inesperado, que sobreviene durante la operación de cualquier modo de transporte federal y sus servicios auxiliares, que sin llegar a ser Accidente de Transporte afecta o puede afectar la seguridad de las vías generales de comunicación;

Nos da un concepto por lo que debe de entenderse por licencia:

XIII. Licencia Federal, Título, Certificado, Libreta de Mar y de Identidad Marítima: Es el documento que para realizar la operación, conducción o auxilio de algún modo de transporte federal y sus servicios auxiliares, en las vías generales de comunicación, otorga la Secretaría al Personal que reúne, entre otros requisitos, las condiciones

psicofísicas obligatorias e indispensables para realizar las funciones inherentes a su actividad, dictaminadas con base en los resultados de un Examen Psicofísico Integral;

El Capítulo V se ocupa “De la Investigación de Accidentes”, que por su importancia citaremos algunos artículos de nuestro interés.

Artículo 31.- Es facultad de la Dirección investigar desde el punto de vista médico, cualquier Accidente de Transporte en el que participe el Personal, a efecto de dictaminar la condición psicofísica de este último inmediatamente después del acontecimiento.

Artículo 32.- La investigación de cualquier Accidente de Transporte que realice la Dirección tendrá como propósito determinar, desde el punto de vista médico, si el factor humano dio origen al mismo y formular las recomendaciones de carácter preventivo que correspondan.

Los objetivos, lineamientos, resultados, averiguaciones y conclusiones de la Dirección, no podrán ser utilizados con fines distintos al de prevenir accidentes similares”.

**Artículo 36.-** “En los casos en que el Personal esté implicado en un Accidente de Transporte, el Concesionario, Permisionario o

Transportista a cuyo servicio se encuentre, deberá informar del hecho a la Dirección o a la Unidad Médica correspondiente, en un término de veinticuatro horas contadas a partir de ocurrido el Accidente de Transporte o del momento en que tenga conocimiento del mismo y deberá presentar a dicho Personal, a fin de que la Dirección le practique el Examen Psicofísico Integral y Toxicológico para dictaminar sobre su Aptitud Psicofísica”.

El capítulo VI De la Responsabilidad Solidaria del Concesionario, Permisionario o Transportista en su artículo 37 señala.- El Concesionario, Permisionario o Transportista será solidariamente responsable con el Personal, por incumplimiento a las disposiciones previstas en el presente Reglamento o en la normatividad aplicable en la materia”.

La Institución dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes encargada de supervisar la Aptitud Psico/física de los Operadores de Autotransporte de Carga es la Dirección General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte, el sustento legal de sus actuaciones está normado por el Reglamento del Servicio de Medicina Preventiva en el Transporte.

### **3.8 Reglamento para Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos.**

El 7 de abril de 1993 se publicó el Reglamento para el Transporte Terrestre de materiales y residuos peligrosos en el Diario Oficial de la Federación y entro en vigor el 8 de abril del mismo año.

En su artículo 1 establece:

“El presente ordenamiento tiene por objeto regular el transporte terrestre de materiales y residuos peligrosos.

No es materia de este Reglamento, el transporte terrestre de materiales peligrosos realizado por las fuerzas armadas mexicanas, el cual se regula por las disposiciones normativas aplicables”.

Un aspecto que consideramos importante para el desarrollo de nuestro trabajo lo encontramos en el Capítulo III denominado De La Documentación, en el cual por la importancia que reviste nos permitimos citarlo.

Artículo 52.- “En el traslado de materiales y residuos peligrosos será obligatorio que en la unidad de transporte se cuente con los siguientes documentos:

- I. Documentos de embarque del material o residuo peligroso;
- II. Información de emergencia en transportación”, que indique las acciones a seguir en caso de suscitarse un accidente, de acuerdo al material o residuo peligroso de que se trate.....”.

Será obligatorio además de lo anterior, que en la unidad de autotransporte se cuente con los siguientes documentos:

- I. Licencia federal de conducir específica para el transporte de materiales peligrosos
- II. **Bitácora de horas de servicio del conductor;**

III. Bitácora del operador relativa a la inspección ocular diaria de la unidad;

El presente artículo señala que la bitácora de las horas del servicio del conductor es obligatoria, la cual debe portarla todo autotransporte de materiales y residuos peligrosos.

### **3.9. Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal.**

Este reglamento regula la actividad del autotransporte de carga el cual tiene por objeto regular el peso, dimensiones y capacidad a que se deben sujetar los vehículos de autotransporte de carga que transiten en los caminos de jurisdicción federal el que por las razones objeto de estudio de nuestra tesis, no encontramos relación alguna con el mismo. Tan solo lo mencionamos para no dejarlo al olvido.

### **3.10. El Convenio 153 de la Organización Internacional del Trabajo, sobre la duración de la jornada de trabajo y periodos de descanso en los transportes por carretera.**

Es de especial importancia para el desarrollo del trabajo citar algunos preceptos de este convenio, el cual México ha ratificado y es parte integrante del mismo desde 1979, encontrándonos en pleno siglo XXI, en el año 2005, y no se ha integrado éste, en la legislación Mexicana, y específicamente en la Ley Federal



del Trabajo, tan solo en algunas disposiciones de carácter administrativo como es el caso del:

a) Reglamento de Transito en Carreteras Federales en su articulo 62

Bis.

b) Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos en su artículo 52 SEGUNDO PARRAFO Fracción II, establece que será obligatorio que en la unidad de autotransporte se cuente con la bitácora de horas de servicio del conductor.

Aspectos que ya han sido señalados en temas anteriores, pero por la importancia que revisten en nuestro tema los citamos nuevamente en este punto en particular, que tiene gran relación con los mismos.

Por lo que señalaremos los aspectos más importantes de los artículos del presente instrumento jurídico, y que supuestamente las autoridades y los patronos de nuestro país deberían de esta aplicando a los Trabajadores del Autotransporte Foráneo de Carga.

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo, convocada en Ginebra por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, y congregada en dicha ciudad el 6 junio 1979 en su sexagésima quinta reunión; después de haber decidido adoptar diversas proposiciones relativas a la duración del trabajo y períodos de descanso en los

transportes por carretera, cuestión que constituyo el quinto punto del orden del día de la presente reunión, y después de haber decidido que dichas proposiciones revistan la forma de un convenio internacional, adopto, con fecha veintisiete de junio de mil novecientos setenta y nueve, el presente Convenio, que podrá ser citado como el Convenio sobre duración del trabajo y períodos de descanso (transportes por carretera).

Este convenio se aplica a los conductores asalariados de vehículos automóviles dedicados profesionalmente al transporte por carretera, interior o internacional de mercancías o personas, tanto en el caso de que dichos conductores estén empleados en empresas de transporte por cuenta ajena o en empresas que efectúen el transporte por cuenta propia. Dicho convenio también se aplica cuando trabajen en calidad de conductores, a los propietarios de vehículos automotores dedicados profesionalmente al transporte por carretera y a los miembros no asalariados de su familia.

La Organización Internacional del Trabajo ha convocado en diversas ocasiones a expertos en Transporte provenientes de organismos gubernamentales, privados y de organizaciones civiles de todas partes del mundo. Quienes has determinado, entre los puntos mas sobresalientes que, a los conductores se les debe computar como trabajo efectivo todo el tiempo que permanezcan a disposición de su empleador, aunque no estén conduciendo la unidad, es decir que: mientras los conductores no sean dueños de su tiempo por estar en periodos de espera se considera que están trabajando, incluso los

tiempos dedicados a la mera revisión de la unidad y los casos de pequeñas reparaciones ocasionadas con motivo de alguna falla en la operación del servicio, salvo casos en contrario que estén perfectamente definidos en contratos colectivos de trabajo.

Se han excluido los servicios de emergencias, de defensa nacional y de salud, así como aquellos casos de contingencias causadas por desastres naturales en que se deba prestar auxilio a la población.

Ningún operador debe conducir un vehículo por más de cuatro horas continuas sin tener un descanso de por lo menos de media hora, ni trabajar más de 48 horas promedio a la semana. Cuando se autoricen horas extras, estas no deben exceder dos horas después de la jornada normal, ni podrán ser en días consecutivos, es decir que, la jornada semanal no deberá rebasar 56 horas, incluyendo los tiempos o jornadas extras.

El descanso diario de los conductores deberá ser de por lo menos 10 horas consecutivas por cada periodo de 24 horas, contado a partir del comienzo de la jornada de trabajo. Durante el descanso diario del conductor, no se le podrá obligar a que permanezca en el vehículo o a proximidad de este, siempre que haya tomado las precauciones necesarias para garantizar la seguridad del vehículo y de su carga. También esta previsto el descanso semanal, el cual no deberá ser inferior a 24 horas continuas, precedidas por el tiempo de descanso de

la jornada de trabajo, procurando que coincida con un domingo o por los días de reposo consagrados por la tradición y la costumbre.

Como se puede valorar es por la duración del trabajo, por las largas jornadas a que son expuestos los conductores del autotransporte foráneo de carga, en donde radica la cusa de la mayor parte de los accidentes de trabajo, dado a el excesivo desgaste físico que sufren los conductores para llegar a tiempo y realizar su entrega, y para conseguirlo no realizan descansos durante su jornada, por lo que abordaremos a mayor detalle las disposiciones de este convenio.

Una de las conclusiones sobresalientes de los expertos en transporte, es el hecho de que cuando por la naturaleza del transporte no se pueda llevar un control estricto de las jornadas de conducción, se deberán sacar tiempos promedio y acumulados en forma quincenal y/o mensual, de manera que los criterios vertidos se apliquen en su esencia.

Como podemos observar este convenio viene a establecer algunas lagunas que existen en nuestra legislación laboral, en cuanto al tiempo que deben de conducir los chóferes, ya que no existe reglamentación al respecto motivando a que se den abusos por parte de los patrones (permisionarios).

Como se desprende del contenido del presente convenio, lo establecido aquí viene a evolucionar, nuestro apartado de trabajo de autotransporte, claro desde el punto de vista legal o formal, porque en la práctica todo lo establecido no

se aplica a favor de los trabajadores del ramo y el derecho o las normas por muy buenas que sean son letra muerta, lo anterior por la falta de capacidad o de sensibilidad de las autoridades correspondientes.

“Las reglas de este Convenio las ignora olímpicamente la LFT y, por lo tanto su aplicabilidad es evidente. En especial, constituye un tema importante el de la duración de las jornadas que deberán ser observadas en los límites máximos que se fijan en el Convenio, específicamente en sus artículos 6, 7 y 8. En el capítulo respectivo al trabajo de autotransportes (artículos 256 al 264 LFT) no se hace referencia alguna a los temas del Convenio”<sup>1</sup>.

Con lo expuesto anteriormente concluimos el presente capítulo y entraremos a revisar las condiciones laborales que conllevan a los Trabajadores de Autotransporte Foráneo de carga a sufrir frecuentemente accidentes carreteros y con ello concluir nuestro trabajo.

### **3.11. Normas Oficiales Mexicanas.**

Existen una serie de Normas Oficiales Mexicanas aplicables al Autotransporte foráneo de Carga, las cuales para no dejarlas al olvido nos permitimos hacer un cuadro en base a su fecha de publicación.

---

<sup>1</sup> DE BUEN LOZANO, Néstor. Compilación de Normas Laborales Comentadas. Disposiciones constitucionales. Convenios internacionales. T. I, Ed. Porrúa, México, 2002, p. 305.

Normas que tienen plena vigencia, que si bien no disponen condiciones para los trabajadores, si comprenden una serie de disposiciones que deben observar los patrones.

<b>CLAVE DE LA NORMA</b>	<b>FECHA DE PUBLICACIÓN</b>	<b>NOMBRE DE LA NORMA</b>
1.- NOM-023-SCT2-1994	25/09/1995	Información técnica que debe contener la placa que portarán los auto tanques, recipientes metálicos intermedios para granel (RIG) y envases de capacidad mayor a 450 litros que transportan materiales y residuos peligrosos.
2.- NOM-012-SCT2-1995	07/01/1997	Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal.
3.- NOM-040-SCT2-1995	31/03/1998	Para el transporte de objetos indivisibles de gran peso y/o volumen, peso y dimensiones de las combinaciones vehiculares y de las grúas industriales y su tránsito por caminos y puentes de jurisdicción federal.
4.- NOM-125-SCFI-1998	23/10/1998	Practicas comerciales-Requisitos mínimos de información para la prestación de servicios de autotransporte de carga.
5.- NOM-068-SCT-2-2000	24/07/2000	Transporte terrestre-Servicio de autotransporte federal de pasaje, turismo, carga y transporte privado- Condiciones físico-mecánica y de seguridad para la operación en caminos y puentes de jurisdicción federal

Nuestro siguiente capítulo comprenderá las circunstancias por las cuales los trabajadores de autotransporte foráneo de carga sufren accidentes frecuentemente, en donde realizaremos una serie de propuestas a la Ley Federal del Trabajo.

## **CAPITULO IV. LOS ACCIDENTES DE LOS TRABAJADORES DE AUTOTRANSPORTE FORANEO DE CARGA.**

No es sino hasta 1970 cuando se incluye en la Ley Federal del Trabajo el apartado de trabajos especiales que contiene al autotransporte, ya que esta actividad por lo riesgosa, resulta ser diferente de las demás; siendo este “uno de los aportes mas significativos y trascendentales del legislador de 1970 fue el reconocimiento en las normas de la segunda Ley Federal del trabajo de la concepción científica de la llamada teoría de la relación de trabajo, que por ello regula hoy la realidad laboral porque significa la situación objetiva entre el que recibe y el que presta un servicio subordinado, que dando regido el trabajo por el Derecho Laboral por implicar el poder jurídico de mando y el deber jurídico de obediencia. Ello se pone de manifiesto en las reglamentaciones especiales y de manera relevante en el trabajo que se presta en los autotransportes de servicio publico”<sup>1</sup>.

La definición del artículo 256 de la Ley Federal del Trabajo vino a cancelar en definitiva la disputa por la hegemonía en las relaciones de trabajo triunfando sobre el Derecho Civil el ordenamiento laboral, la figura del arrendamiento de los bienes para la transportación es simplemente una reliquia que propicio la explotación de los hombres del volante, lo que no se considero en ese momento fueron los diferentes tipos de servicio de autotransporte que señala la Ley de Caminos y Puentes y Autotransporte Federal en su articulo 33; los cuales

---

<sup>1</sup> OLVERA QUINTERO, Jorge. Derecho Mexicano del Trabajo. Edt. Porrúa, México, 2001, Pág. 369.



aparentemente se desempeñan en condiciones iguales, pero en la practica resultan muy desiguales, en virtud de circunstancias de tiempo, lugar y forma en que se efectúan; como nuestro estudio es precisar las condiciones de los Trabajadores de Autotransporte foráneo de Carga, quienes necesitan que la Ley Laboral los proteja aun mas.

#### **4.1. Análisis de las Condiciones Laborales de los Trabajadores de Autotransporte Foráneo de Carga.**

Es en la Ley Federal del Trabajo, en su Titulo Sexto, Capitulo VI Trabajo de Autotransportes donde se coloca el tema central de nuestro trabajo: “Trabajadores de Autotransporte foráneo de Carga, debido a que existe una gran diferencia en sus condiciones laborales, porque resulta mas complicado y peligroso el Autotransporte Foráneo de Carga, que cualquier otro tipo de autotransporte; en virtud del ambiente laboral a que se encuentran sometidos este tipo especifico de conductores (trailereros o camioneros), reflejándose claramente en los accidentes carreteros que sufren constantemente. Es cierto que Ley Federal del Trabajo de 1970 tuvo un gran acierto al considerarlos, pero hoy en día es necesario actualizar dicho ordenamiento jurídico a nuestra realidad; resultan insuficientes el contenido de sus normas, por lo que pasaremos a precisar sus condiciones laborales por las cuales hoy en día siguen siendo objeto del abuso del patrón.

##### **4.1.1. Relación de trabajo.**

El Art. 256 de la Ley Federal del Trabajo nos dice:

“Las relaciones entre los chóferes, conductores, operadores, cobradores y demás trabajadores que prestan servicios 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”.

Como se podemos observar la ley incluye tanto a los propietarios de los vehículos como a los permisionarios de los mismos dándoles el mismo trato y así impedir formulas fraudulentas, como la que nos expone Miguel Canton Moller “dado el régimen de otorgamiento de concesiones o permisos para el servicio publico de autotransporte, es frecuente que sea una persona física o moral, la concesionaria o permisionaria y otra diferente la propietaria del vehículo, encontrándose la dificultad que confrontaba con demasiada frecuencia el trabajador para saber quién era su patrón”<sup>2</sup> .

En lo que respecta al trabajador, no puede existir duda, ya que la sola prestación del servicio personal a bordo de un vehículo de Autotransporte Foráneo de Carga crea la figura jurídica del trabajador.

El segundo párrafo del artículo 256 de la Ley Federal del Trabajo nos dice:

---

<sup>2</sup> CANTON MOLLER Miguel. Los Trabajos Especiales en la Ley Laboral Mexicana, Edt. Cárdenas, México, 1977, p. 86.

“La estipulación que en cualquier forma desvirtué lo dispuesto en el párrafo anterior, no produce ningún efecto legal ni impide el ejercicio que se presentan de los servicios prestados”.

Así mismo el legislador de 1970 consciente de la posibilidad de maniobras fraudulentas, sanciona con nulidad absoluta las estipulaciones que en cualquier forma vinieran a desvirtuar aquella afirmación. De hecho estableció una presunción *iuris et de iure*, esto es, que no admite prueba en contrario, a favor de la naturaleza laboral de estos servicios, extendiéndolo así a contratos, convenios, pactos o actos simulados, siendo evidente que con la promulgación de la citada disposición se tiende a conseguir el equilibrio y la justicia social entre trabajadores y patrones.

#### **4.1.2. Salario y Jornada de Trabajo.**

Haciendo referencia a los salarios y las jornadas de la forma en que se efectúa el trabajo de Autotransporte de Foráneo de Carga, el artículo 257 de la Ley Federal del Trabajo nos señala prevé:

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

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

Los salarios no podrán reducirse si se abrevia el viaje, cualquiera que sea la causa.

En los transportes urbanos o de circuito, los trabajadores tienen derecho a que se les pague el salario en los casos de interrupción del servicio, por causas que no les sean imputables.

No es violatoria del principio de igualdad en el salario la disposición que estipula salarios distintos para trabajo igual, si éste se presta en líneas o servicios de diversa categoría”.

Este artículo autoriza una variada forma de fijación del salario y de la jornada y los cuales son aplicables a los tres tipos de servicio: privado, público Local y público Federal, ya sea de pasajeros, de turismo y **de carga**, respecto del cual haremos una breve explicación de la forma en la que comúnmente se aplican a estos, y los cuales se encuentran contenidos en el artículo 257 primer párrafo:

a) El salario que se fija por día (que es el salario por unidad de tiempo) por lo regular es el utilizado en el transporte local de carga, en el cual la distancia que se recorre de ida y vuelta es considerablemente corta y en la que el agotamiento es poco.

b) Caso distinto lo es el salario que se fija por “viaje”, objeto de nuestro estudio el cual es utilizado generalmente para los vehículos que prestan servicio foráneo, en donde los recorridos llegan a ser extremadamente largos y agotadores los cuales en la mayoría de las veces repercuten en los accidentes carreteros, y aun mas peligroso y riesgoso se vuelve el autotransporte foráneo de carga en virtud las cosas que se transportan son productos perecederos (como frutas y verduras) así como animales, en donde los tiempos para entregar la carga son muy limitados por sus patronos, esto por cuestiones de pérdidas materiales y por la estrés que les provoca a los animales el viaje, los cuales en algunas ocasiones mueren, provocando con esto que el conductor aumente su velocidad y aumente el riesgo de sufrir un accidente, para llegar lo antes posible a su destino; en este tipo de trabajo los conductores no llevan relevo consigo, haciendo así indispensable, como algunos conductores de autotransporte de carga afirman, el consumo de drogas para soporta las largas jornadas de trabajo, y no como la actividad que desempeña un conductor local de un taxi que no requiere de un esfuerzo físico o mental grave.

c) En lo que se refiere a “boletos vendidos” es el utilizado frecuentemente en los autotransporte de pasajeros ya sea foráneo o local

d) El salario por “circuitito” consiste en el recorrido que realiza un vehículo por vuelta, normalmente de pasajeros en una determinada ruta.

e) Cuando el salario se fija por “kilómetros” recorridos comúnmente aplicable a los tres tipos de servicio de autotransporte, desde mi particular punto de vista debe ser derogado totalmente, debido a que provoca que los conductores por el afán de conseguir unos pesos ingieran drogas para soportar sus jornadas y avancen mas hacia su destino, el cual puede ser un accidente.

f) El salario también puede consistir “en una cantidad fija, en una prima sobre los ingresos, o en la cantidad que exceda a un ingreso determinado” como se ha empleado en el servicio de microbuses y taxis en el Distrito Federal. Siendo una simple forma en que el propietario se auto-garantiza un ingreso fijo, siendo los riesgos por cuenta del trabajador.

g) “En dos o más de estas modalidades”. La ley permite que el patrón y conductor convengan en optar por dos a mas formas de determinar el salario, el cual nunca se da, porque va en detrimento de los ingresos del patrón; siendo con esto una de las probables soluciones para conseguir un mejor salario, pero no así un mejor descanso del trabajador, por lo cual es inapropiada, y no recomendable para los trabajadores de Autotransporte Foráneo de Carga, y en su momento conveniente para los trabajadores de los demás tipos de servicios de públicos de autotransporte.

h) “Sin que en ningún caso pueda ser inferior al salario mínimo”.

La ley pretendió establecer un candado al señalar expresamente que en ningún caso puede ser inferior al salario mínimo, ya sea general o profesional.

Como podemos observar el trabajo de autotransporte tiene una gran variedad de formas para la fijación de salarios, según se encuentre o se adopte el tipo de servicio como ya lo hemos mencionado sea foráneo o local.

“Cada una de estas formas establecidas en la ley se encuentra respondiendo de alguna manera a las propuestas hechas por los chóferes para que se les pague un salario que corresponda a las necesidades del mismo y acorde a las modalidades del tipo de prestación”<sup>3</sup>, pero habrá que considerar que estas normas fueron elaboradas en 1970 y que a la fecha resultan insuficientes por lo menos a los Trabajadores de Autotransporte Foráneo de Carga, ya que en pleno siglo XXI siguen siendo explotados sin medida, sometidos a jornadas inhumanas y a salarios precarios en razón de la actividad que desempeñan y la importancia que esta significa para nuestra economía nacional.

Es indispensable hoy en día, limitar y establecer la jornada de trabajo para este tipo de Trabajadores de Autotransporte de Carga; “la cual atiende a diversos aspectos médicos, psicológicos, económicos y sociales, y no solamente al supuesto capricho de los trabajadores en reducirla.

Desde el punto de vista medico, una jornada de trabajo prolongada, disminuye la capacidad del trabajador, produce cansancio y agotamiento que

---

<sup>3</sup> CUEVA, Mario de la. Ob. cit. p. 49-67.

puede repercutir en situaciones graves como son los accidentes de trabajo que en ultima instancia también perjudican al patrón.

Entorno al aspecto psicológico, es evidente que la prolongación de la jornada acumula fatigas que pueden a la postre, causar disturbios emocionales al trabajador, con la consecuente disminución de la productividad al no laborar el trabajador en plenitud de sus facultades.

Socialmente, la jornada de trabajo exagerada impide al trabajador desenvolverse, convivir con el medio social que lo rodea.....

..... la limitación de la jornada no debe ser general, debe de atender a las características propias de cada relación laboral”<sup>4</sup>, a su naturaleza, si es una relación laboral en la que se requiere un esfuerzo físico o mental considerable como es el caso del Autotransporte Foráneo de Carga la jornada de trabajo debe estar perfectamente delimitada, para que ya no sufran accidentes y enfermedades propias de la actividad, sin dejar de lado las adicciones que adquieren ingiriendo todo tipo de sustancias alcohólicas, narcóticas o drogas enervantes para aguantar las jornadas.

En cambio en el autotransporte de pasajeros de turismo y de carga local el esfuerzo físico o mental no es tan grave, por lo que no es necesario reducir la jornada; no es que menosprecie a estos trabajos especiales de autotransporte

---

<sup>4</sup> DAVALOS, José. Derecho Individual del Trabajo. Ob. cit., p. 469.



puesto que todos ellos como su nombre lo dice tienen características diferentes y peculiares que los hacen interesante su labor, solo que la limitación de la jornada, como lo hemos citado anteriormente, no debe ser general, sino deberá atender las circunstancias de cada relación laboral, y en este aspecto nuestro tema de Accidentes de Autotransporte Foráneo de Carga así lo exige.

Continuando con nuestro análisis del Art. 257 de la Ley Federal del Trabajo la fracción II nos dice:

“Cuando el salario se fije por viaje, los trabajadores tienen derecho a un aumento proporcional en caso de prolongación o retardo del término normal del viaje, cualquiera que sea la causa”.

Un punto que es conveniente mencionar en esta fracción es la dificultad que se presenta en la práctica, respecto de los chóferes de autotransporte de servicio público, es el referente a la jornada extraordinaria, y más cuando los trabajadores de Autotransporte Foráneo de Carga son contratados por viaje como comúnmente se lleva a cabo, y por hecho de que la jornada para estos trabajadores no se mide por tiempo, es difícil delimitar con precisión el tiempo ordinario y el extraordinario.

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, además a éste le corresponde demostrar esa

circunstancia en juicio. “Igual sucede si se trata de un trabajo contratado pro circuito si se interrumpe por alguna causa que sea imputada al trabajador”<sup>5</sup>.

En este 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 de autotransporte, el actor debe acreditar que en la duración de los viajes que realizo 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, el artículo 257 de la Ley Federal del Trabajo, en su segundo párrafo, dispone que los trabajadores 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”<sup>6</sup>.

---

<sup>5</sup> CANTON MOLLER Miguel. Ob. cit. p. 90.

<sup>6</sup> SEMINARIO JUDICIAL DE LA FEDERACION. Apéndice 2000. 8ª. Época, T. X. 15 Marzo 1994, p.120.

Es evidente que la Suprema Corte de Justicia en la anterior jurisprudencia reconoce la posibilidad de pago de tiempo extra para el trabajador de autotransporte, con una condicionante que pruebe el porque del retraso del viaje.

“Interpretando sanamente el artículo 257 de la Ley Federal del Trabajo se concluye que el tiempo extraordinario, en tendido como aquel que excede de la jornada legal, no rige para el trabajo especial de auto transportes, cuenta habida de que este tipo de trabajo no se contrata ni presta por jornada. Así debe entenderse la disposición del citado precepto legal cuando manda que el salario se fije no por jornada, sino por día, por viaje, por boletos vendidos o por circuito o kilómetros recorridos. Lo que si se contempla para este tipo de trabajo, cuando el mismo se pacta por viaje (párrafo segundo del precepto en comentario), es un tiempo extraordinario “sui generis” que consiste en la prolongación o retardo del termino normal del viaje por causa que no sea imputable al trabajador; caso en el cual éste tendrá derecho a un aumento proporcional del salario”<sup>7</sup>.

Esta jurisprudencia establece claramente que en aquellos casos en que el conductor demande el pago de tiempo extra por viaje, le corresponde la carga de la prueba, circunstancia que por condiciones de modo, tiempo y forma en que prestan su servicio es muy difícil de probar, más no imposible.

---

<sup>7</sup> SEMINARIO JUDICIAL DE LA FEDERACION. 8ª. Época, Segunda Parte, T-III, p. 920.

Como se había comentado con anterioridad, el Trabajo Especial de Autotransporte Foráneo de Carga, por su propia naturaleza, no cuenta con un horario fijo o duración exacta de un viaje, por tal motivo cuando el patrón ofrece el trabajo al chofer muchas veces no se le especifica la duración de la jornada de trabajo, habiendo ocasiones que puede tener un viaje de cinco horas y habrá otras que pueden ser de cuatro días, y esto no perjudica la relación laboral.

Los párrafos III, IV y V del artículo 257 no dicen:

“Los salarios no podrán reducirse si se abrevia el viaje, cualquiera que sea la causa.

En los transportes urbanos o de circuito, lo trabajadores tienen derecho a que se les pague el salario en los casos de interrupción del servicio, por causas que no les sean imputables.

No es violatoria del principio de igualdad en el salario la disposición que estipula salarios distintos para trabajo igual, si éste se presta en líneas o servicios de diversa categoría”.

Como el contenido del capítulo referido al autotransporte no establece otras condiciones debemos estimar que le son aplicables las demás disposiciones de la ley, en cuanto al salario, vacaciones, utilidades, etc.

#### **4.1.3. Días de descanso.**

El Art. 258 de la Ley Federal del Trabajo establece:

“Para determinar el salario de los días de descanso se aumentara el que perciban por el trabajo realizado en la semana, con un dieciséis a sesenta y seis por ciento”.

Los trabajadores de autotransporte tienen derecho a disfrutar de los días de descanso que señala la Ley Federal del Trabajo en sus artículos 69 a 75 (al igual que todos los trabajadores en general). Sin embargo el artículo 258 nos dice que para determinar el monto de los días de descanso se aumentara en un 16.66% el que perciban por el trabajo realizado.

“El artículo 73 de la Ley también le es aplicable y por lo consiguiente tiene derecho al descanso semanal en domingo, correspondiéndole cobrar el salario, mas la prima adicional (dominical) en el caso de laborar en esos días, independientemente de gozar del día de descanso de la siguiente semana”.

Pero la excepción nuevamente se presenta en el caso del contrato “por viaje”, puesto que si dentro del plazo normal del viaje contratado se comprendiera algún domingo, como ya esta fijado el costo o precio del salario por ese viaje, el salario dominical y la prima extra estarán comprendidos en el pago estipulado”<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> CANTON MOLLER, Miguel. Ob, cit. p. 97.

A lo anterior podemos agregar que en la actualidad, si tienen sus días de descanso pero regularmente hay un arreglo entre el patrón y el chofer, puesto que como este trabajo contiene disposiciones de carácter especial por lo mismo en ocasiones se llega a un convenio que dependiendo del día que comienza el viaje y dependiendo del día que llegue, el día posterior será para su descanso; independientemente de lo que tardara en cargar nuevamente, es decir que no hay un día señalado para su descanso, sino depende de las circunstancias que se presenten.

#### **4.1.4. Vacaciones.**

El Artículo. 259 de la Ley Federal del Trabajo prevé: para determinar el monto del salario de los días de vacaciones y de las indemnizaciones como se señala en el mencionado artículo se estará a lo dispuesto por el artículo 89 párrafo segundo que a la letra dice:

“En los casos del salio por unidad de obra, y en general cuando la retribución sea variable, se tomara como salario diario el promedio de las percepciones obtenidas en los treinta días efectivamente trabajados antes del nacimiento del derecho. Si en el lapso hubiese habido un aumento en el salario, se tomará como base el promedio de las percepciones obtenidas para el trabajador a partir de la fecha del aumento”.

Considerando lo anterior cabe aclarar que es importante que el trabajador de Autotransporte foráneo de Carga (trailero o camionero) cuente con esas vacaciones porque como ya sea reiterado, el conducir un vehículo de estas dimensiones es muy complicado y tedioso, es por ello que el chofer debe y tiene que gozar de unos días de descanso para poder reponerse y desempeñar con mayor eficacia sus servicios, y no estar expuesto a sufrir un accidente.

“Por cuanto hace a la participación de utilidades de las empresas, desde luego es aplicable en su totalidad la disposición relativa de la Ley, así como el contenido de la resolución de la comisión respectiva que se encuentre en vigor”<sup>9</sup>.

Igualmente los trabajadores de Autotransporte foráneo de Carga tienen el derecho de sindicalizarse libremente, la mayoría de las Federaciones cuentan con sindicatos de trabajadores de autotransporte de diversas especialidades, y como consecuencia también tienen numerosos Contratos Colectivos de Trabajo.

#### **4.1.5. Responsabilidad solidaria del concesionario o permisionario.**

El Art. 260 de la Ley Federal del Trabajo establece:

“El propietario del vehículo y el concesionario o permisionario son solidariamente responsables de las obligaciones derivadas de las relaciones de trabajo y de la ley”.

---

<sup>9</sup> Idem.

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

#### **4.1.6. Prohibiciones de los trabajadores.**

El Art. 261 de la Ley Federal del Trabajo PROHIBE las siguientes situaciones para quienes trabajen en la actividad del autotransporte:

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

II) El uso de narcóticos y drogas enervantes dentro o fuera de sus horas de trabajo sin prescripción médica. En caso de su uso, antes del inicio del servicio, deberá poner en conocimiento de ello al patrón y presentar la prescripción médica.

III) Recibir carga o pasaje fuera de los lugares señalados por la empresa”.

Dentro de las condiciones especiales que la ley crea para este trabajo tenemos la fracción primera una obligación que es genérica a todos los trabajadores, la de no ingerir bebidas embriagantes durante la prestación del servicio, pero con una importante modificación; el hecho de que esta prohibición abarca un lapso de 12 horas anteriores a la iniciación de la jornada de trabajo, así como lo dispuesto por la fracción III, que es la que obliga a respetar los lugares fijados para recibir o dejar la carga.



La infracción a esta disposición trae como consecuencia la posibilidad de la rescisión del contrato sin responsabilidad para el patrón, por ejemplo de acuerdo a lo señalado por la jurisprudencia:

“Debe sancionarse con la rescisión del contrato de trabajo, el hecho de que un obrero introduzca al lugar del trabajo bebidas embriagantes o narcóticos y sustancias enervantes, así como el hecho previsto expresamente por la fracción XIII del artículo 121 de la Ley Federal del Trabajo, relativo a que el obrero concurra a sus labores en estado de embriaguez o bajo la influencia de algún narcótico o droga enervante. Esto es, la gravedad de introducir un obrero a los centros de trabajo bebidas embriagantes y en especial narcóticos o drogas enervantes, es indiscutiblemente mayor que la de concurrir el propio obrero a sus labores en estado de embriaguez o bajo la influencia de algún narcótico o droga enervante, porque en este último caso el patrón, por conducto de sus representantes, está en la posibilidad de impedir al obrero su entrada al trabajo y, por tanto, que se causen los riesgos consiguientes al laborar en estado de embriaguez o bajo la influencia de narcóticos o drogas enervantes. En cambio, si se llegara a estimar que la introducción a los centros de trabajo de drogas enervantes no justifica la rescisión del contrato de trabajo, además de autorizarse la comisión de un acto ilícito y delictuoso, supuesto que la simple tenencia de narcóticos o drogas es conceptuada por la legislación penal como delito, se

autorizaría que el obrero, dentro del desempeño de sus labores, se intoxicara y corriera los riesgos de trabajar en ese estado”<sup>10</sup>.

Nota: El artículo 121, fracción II, citado, corresponde al 47, fracción II, de la Ley Federal del Trabajo en vigor.

#### **4.1.7. Obligaciones Especiales de los Trabajadores.**

El artículo 262 de la Ley Federal del Trabajo, contempla como obligaciones especiales para los trabajadores del autotransporte las siguientes:

I) “Tratar al pasaje con cortesía y esmero y a la carga con precaución;

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

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

IV) Hacer durante el viaje las reparaciones de emergencia que permitan sus conocimientos, la herramienta y las refacciones de que dispongan. Sino es posible hacer las reparaciones, pero el vehículo puede continuar circulando, conducirlo hasta el poblado mas próximo o hasta el lugar señalado para su reparación; y

V) Obedecer los reglamentos de tránsito y las indicaciones técnicas que dicten las autoridades o el patrón”.

---

<sup>10</sup> SEMANARIO JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN, Sexta Época, Volumen II, Quinta Parte, Cuarta Sala, página 28.

El incumplimiento por parte del trabajador de estas obligaciones especiales, puede ser motivo de rescisión de contrato sin responsabilidad para el patrón.

De la lectura del citado artículo se prevén condiciones especiales tales como:

Tratar a la carga con precaución; y hacer durante el viaje las reparaciones de emergencia, que permitan sus conocimientos, la herramienta y las refacciones de que dispongan. Sino es posible hacer las reparaciones, pero el vehículo puede continuar circulando, conducirlo hasta el poblado más próximo o hasta el lugar señalado para su reparación;

Obedecer los reglamentos de tránsito y las indicaciones técnicas que dicten las autoridades o el patrón, por lo que deberá contar con licencia o la autorización y documentación que ellas requieren para tripular un vehículo de servicio público.

#### **4.1.8. Obligaciones especiales de los patrones.**

El artículo 263 de la Ley Federal del Trabajo prevén las OBLIGACIONES ESPECIALES que tienen que cumplir los patrones para el desarrollo de la actividad respectiva son:

l) "En caso de transportes foráneos pagar los gastos de hospedaje y alimentación de los trabajadores cuando se prolongue o retarde el viaje por causa que no sea imputable a estos.

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

III) Dotar a los vehículos de la herramienta y refacciones indispensables para las reparaciones de emergencia; y

IV) Observar las disposiciones de los Reglamentos de Tránsito sobre condiciones de funcionamiento y seguridad de los vehículos”.

En el caso de la Fracción I la carga de la prueba es para el trabajador.

“La obligación de la fracción IV correlativa de la que al respecto tiene el trabajador, viene a ratificar la posibilidad de rescisión a su cargo, si el patrón no la cumple”<sup>11</sup>.

#### **4.1.9. Rescisión de las relaciones laborales.**

Esta relación laboral se podrá rescindir de conformidad con el artículo 264 de la Ley Federal del Trabajo:

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

---

<sup>11</sup> CANTON MOLLER, Miguel. Ob, cit. p. 94.

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

La negativa de efectuar un viaje, sin causa justa, “constituye una desobediencia y una violación grave del contrato de trabajo, ya que puede crear problemas de responsabilidad del patrón respecto de sus clientes e inclusive de incumplimiento de algunos casos de las condiciones de la concesión o permiso. Consecuentemente parece justo y razonable el que opere esta causal”<sup>12</sup>

No podemos decir lo mismo en lo contenido por la II fracción ya que prevé la posibilidad de que exista una disminución importante y reiterada del volumen de ingresos, salvo causa justificada.

Al respecto cabe decir que la importancia de la disminución viene a ser una apreciación subjetiva del patrón; no existe un módulo para establecer cuando es o no importante una disminución de ingresos, es decir el patrón podrá estimar en determinados casos que una cantidad no es importante y en otros, que una cantidad menor si lo es; esta es una laguna de la Ley, que debe ser llenada.

Otro aspecto que nos parece conflictivo, es lo reiterado de la disminución; no se dice cuantas veces ha de disminuir el ingreso, si esta disminución debe de computarse dentro del término de 30 días o de cualquier otro, si es posible la interrupción es decir si la disminución de ingresos debe ser continuada o bien

---

<sup>12</sup>Idem.

basta con que ocurra en forma inminente; nos parece injusta esta forma de haber redactado el artículo.

En la rescisión de las relaciones laborales para los Trabajadores de Autotransporte foráneo de Carga no solamente le es aplicable dicho artículo, también le serán aplicables las causas genéricas de rescisión; se ha sentado jurisprudencia al respecto la cual establece:

“El artículo 264 de la ley laboral contiene causas especiales de rescisión en materia de transportes, pero eso no es óbice para que a los trabajadores de tal actividad no les sean aplicables las causales genéricas de rescisión que se contienen en el artículo 47 de la propia ley, puesto que no existe disposición alguna que determine lo contrario”<sup>13</sup>.

Los trabajadores de autotransporte, en conclusión, cuentan con los mismos derechos que los demás trabajadores pero, además le son aplicables específicamente al caso en particular las disposiciones que señala Ley Federal del Trabajo, en su Título VI, Capítulo VI Trabajo de Autotransportes.

ARTÍCULO 181. “Los trabajos especiales se rigen por las normas de este Título y por las generales de esta Ley en cuanto no las contraríen”.

---

<sup>13</sup> SEMINARIO JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN, Informe 1972, Segunda Parte, Tomo 43 Quinta parte, Cuarta Sala, página 25.

Y como habíamos mencionado resulta hoy en día más complicado y peligroso el Autotransporte Foráneo de Carga que cualquier otra forma de autotransporte terrestre (autotransporte de pasajeros, de turismo, e incluso Autotransporte de Carga Local).

En razón de la sociedad de consumo en que vivimos y la globalización, se han traído graves consecuencias en los diversos grupos sociales y hemos caído en sistemas de competencia que parecen olvidar que es el ser humano el más importante en cualquier proceso y no es solo la rentabilidad de este la que se debiera tener en cuenta.

Como consecuencia natural, los conceptos de productividad y eficiencia con mucha frecuencia se interpretan en forma errónea, debido a que los individuos tienden a considerar que entre mas trabajen mas pueden producir, sin tomar en cuenta que todos tenemos una limitante por la fatiga natural que se presenta, después de un periodo de trabajo continuo, en que se hace necesario hacer una pausa, es decir que, la jornada de trabajo debe estar dividida en dos o mas fracciones, de acuerdo a los riesgos y peligros que pueda presentar la actividad que se realiza, la complejidad y/o niveles de concentración y esfuerzo requeridos para aumentar la eficiencia y eficacia. Siempre se debe planear lograr el máximo resultado con el mínimo esfuerzo, si esto no se puede conjugar, entonces se deben programar periodos de recuperación adecuados.

En el transporte carretero de carga es difícil programar y controlar las jornadas de conducción, ya que las distancias que se recorren frecuentemente son enormes y en este sector se complica mas cualquier sistema de control por la desorganización que frecuentemente se presenta en los centros generadores de materias primas o productos elaborados, en donde hacen que existan largos periodos de espera para la carga y descarga de los camiones.

A partir de la publicación del Reglamento para el Transporte de Substancias y Residuos Peligrosos, se está incursionando específicamente con este sector sobre el control de las jornadas de conducción, al exigirles a los operadores y propietarios de vehículos, que cuenten con una bitácora en la que se registren los tiempos de conducción y periodos de descanso, sin embargo no se le ha dado la importancia que esto representa y por consecuencia tampoco se aplica a los otros servicios de Autotransporte de Carga; con frecuencia nos enteramos que los operadores del servicio de carga, sobre todo los de largos recorridos, difícilmente pasan mas de dos o tres días al mes con sus familias, lo que los convierte fácilmente en personas socialmente inadaptadas y, toda vez que se someten a jornadas excesivas de trabajo, son víctimas fáciles de accidentes carreteros y enfermedades que debieran presentarse en una etapa madura y por consecuencia la vida útil y productiva del operador es mucho mas corta en promedio que en otras actividades productivas. En el operador es frecuente, de acuerdo a reportes y estadísticas medicas la obesidad, hipertensión arterial, diabetes mellitus, la artritis, problemas de la vista, afectaciones del sistema nervioso y sobre todo las de tipo gastrointestinales; estos individuos pasan de ser



el sostén de su familia a una carga para sus congéneres y la sociedad en su conjunto, requiriendo de atención especializada por parte de los organismos del sector salud, salvo casos aislados en que la familia puede sufragar los gastos que se generan por estos conceptos.

Existen resistencias de tipo cultural e intereses económicos que impiden que propietarios de vehículos y conductores puedan asimilar y apoyar medidas como las que se plantean, pero por conveniencia propia, todos debemos hacer un esfuerzo y poner lo que esté de nuestra parte para que sean erradicadas las jornadas excesivas de conducción en el transporte carretero, y sobre todo en el de carga, con ello obtendremos mejores niveles de seguridad y prolongaremos y aumentaremos la calidad de vida de los operadores.

Todo lo anotado nos lleva a la conclusión de que es imperativo que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y los Gobiernos de los Estados, diseñen formas de control de las jornadas de conducción de vehículos automotores, con objeto de disminuir en la medida de lo posible que los operadores manejen jornadas extenuantes que solo nos llevan a elevar la posibilidad de accidentes que usualmente tienen consecuencias catastróficas, sobre todo cuando se trata de la pérdida de vidas humanas, aspecto que será tratado en el tema siguiente.

#### **4.2 Accidentes de los Trabajadores de Autotransporte Foráneo de Carga.**

Si bien es cierto que la actividad del autotransporte se gesta desde principios del siglo XX, con vehículos rudimentarios y caminos prácticamente para caballos, en los cuales se presentaban accidentes, que si no eran fatales ocasionaban pérdidas y donde corrían todo tipo de riesgos tanto para operadores o chóferes como para los usuarios.

En la actualidad gran numero de Accidentes de Autotransporte Foráneo de Carga son generados en las carreteras que comunican a todo el país, por lo que es prioritaria la participación coordinada de los diferentes sectores responsables con el fin de abatir dichas estadísticas, estos accidentes carreteros se originan en su inmensa mayoría por su vulnerabilidad inherente a las actividades humanas y su factor de error, que al conjuntarse con aspectos físicos, psicológicos, sociales y espirituales, potencializan dicha vulnerabilidad.

Si realizamos un análisis de estos aspectos encontraremos que desde el punto de vista físico, el conductor de Autotransporte Foráneo de Carga se encuentra realizando una actividad de suma concentración y efectúa un sin numero de maniobras que se vuelven mecánicas, lo que origina que se pierdan algunos aspectos básicos de conducción, que a su vez genera monotonía de su actividad, cansancio estrés, ansiedad, etc., dichos factores se combinan con adicciones de alcoholismo, enervantes, etc. con la finalidad de facilitar sus largas y tediosas jornadas de trabajo esto origina que se imprima una mayor velocidad.

En la mayoría de las veces el conductor es el que puede causar o prevenir un accidente. Por ello debemos de generar en él, la capacidad de decidir adecuadamente ante las situaciones adversas que se le presenten cuando conduzca en calles o carreteras. Tiene la obligación de observar estrictamente el reglamento de tránsito en los caminos así como de obedecer los señalamientos que se establecen para mantener la seguridad en las carreteras, pero adicional a todo ello se debe de mantener en condiciones físicas y mentales aptas para ejecutar su labor, debe buscar y nosotros facilitarles condiciones mínimas necesarias de adecuados medios de descanso y esparcimiento.

Dentro de estas condiciones mínimas de estado físico y mental del operador está el adecuado descanso, ya que de no ser así los riesgos sería mayores, debido a que los Accidentes de Autotransporte Foráneo de Carga en carreteras, relacionados con el sueño son un riesgo no solamente para el conductor que padece fatiga si no también para aquellos que circulan en la carretera. La fatiga es entrar en un estado físico y mental de somnolencia, quedando en primera instancia dormido por pequeños lapsos de tiempo (segundos tal vez) hasta quedar completamente dormido ocasionando falta de vigilancia en la conducción o bien el propiciar errores de conducción.

Los conductores susceptibles de tener fatiga son aquellos que permanecen al volante largas jornadas de operación o bien con un desorden de estado activo (es decir despierto) por varios días consecutivos y/o con desordenes en sus horas de descanso, así como malos hábitos alimenticios, privación del sueño, cambios de turnos constantes (aspecto típico de nuestra industria), condiciones de salud,

uso de alcohol y/o ingestión de medicamentos puede provocar la fatiga. La completa privación del sueño por 24 horas consecutivas incrementa los niveles de somnolencia y aumenta la fatiga.

En nuestro país los accidentes de tránsito representan la principal causa de invalidez parcial o total e incluso la muerte,

**GRUPOS DE ACTIVIDADES ECONOMICAS<sup>(1)</sup> CON MAYOR  
NUMERO DE ENFERMEDADES DE TRABAJO.**

ACTIVIDAD ECONOMICA	FRACCION	ENFERMEDADES DE TRABAJO	INCAPACIDADES PERMANENTES	DEFUNCIONES
<b>T O T A L N A C I O N A L</b>		7,418	8,837	8
<b>Transporte terrestre.</b>	<b>7100</b>	<b>932</b>	<b>1,197</b>	<b>0</b>
Construcción, reconstrucción y ensamble de equipo de transporte y sus partes.	3800	766	824	0
Industria textil.	2300	531	605	0
Fabricación de productos de hule y plástico.	3200	508	539	0
Extracción y beneficio de minerales metálicos.	1300	483	544	1
Industrias metálicas básicas.	3400	462	658	0
Fabricación de productos metálicos; excepto maquinaria y equipo.	3500	339	468	0
Extracción y beneficio de carbón mineral, grafito y minerales no metálicos; excepto sal.	1100	311	378	3
Servicios profesionales y técnicos.	8400	283	343	0
Construcción de edificaciones y de obras de ingeniería civil.	4100	229	302	0
Industria química.	3000	227	259	0
Generación, transmisión y distribución de energía eléctrica.	5000	216	311	0
Fabricación de productos de minerales no metálicos	3300	212	248	2
Fabricación y/o ensamble de maquinaria, equipos, aparatos, accesorios y artículos eléctricos, electrónicos y sus partes.	3700	173	166	0
Industria del papel.	2800	168	199	0
Demás grupos de actividades económicas.		1,578	1,796	2

**GRUPOS DE ACTIVIDADES ECONOMICAS<sup>(1)</sup> CON MAYOR  
NUMERO DE ACCIDENTES DE TRABAJO.**

ACTIVIDAD ECONOMICA	FRACCION	ACCIDENTES DE TRABAJO	INCAPACIDADES PERMANENTES	DEFUNCIONES
<b>T O T A L N A C I O N A L</b>		282,469	11,916	1,069
Construcción de edificaciones y de obras de ingeniería civil.	4100	27,489	1,392	192
Servicios profesionales y técnicos.	8401	18,891	538	75
Compraventa en tiendas de autoservicio y de departamentos especializados, por línea de mercancía.	6400	15,888	271	8

Compraventa de alimentos, bebidas y productos del tabaco.	6100	15,145	377	63
Elaboración de alimentos.	2000	14,770	797	45
Servicios de administración pública y seguridad social.	9400	13,800	254	44
Preparación y servicio de alimentos y bebidas.	8700	13,369	225	21
Fabricación de productos metálicos; excepto maquinaria y equipo.	3500	12,340	918	24
<b>Transporte terrestre.</b>	<b>7100</b>	<b>10,360</b>	<b>678</b>	<b>147</b>
Compraventa de materias primas, materiales y auxiliares.	6600	10,032	412	38
Servicios personales para el hogar y diversos.	8900	9,160	278	20
Fabricación de productos de hule y plástico.	3200	6,902	467	6
Fabricación y/o ensamble de maquinaria, equipos, aparatos, accesorios y artículos eléctricos, electrónicos y sus partes.	3700	6,565	338	3
Compraventa de prendas de vestir y otros artículos de uso personal.	6200	6,667	147	12
Servicios de alojamiento temporal.	8600	5,616	60	9
Demás grupos de actividades económicas.		96,475	4,744	362

(1) Reglamento de la Ley del Seguro Social en Materia de Afiliación, Clasificación de Empresas, Recaudación y Fiscalización, 2002.

Fuente: Coordinación de salud en el Trabajo. IMSS.

Dentro de las causales más importantes de accidentes de tránsito podemos agruparlas en tres grandes grupos: Factor Humano, Vehículo o la Maquinaria y Medio Ambiente.

1.- En lo relativo al Factor Humano es importante señalar, desviaciones en el estado de salud del individuo, encontrándose afecciones: oftalmológicas (disminución de la agudeza visual, percepción anormal de los colores, falta de sentido de profundidad, no tener visión binocular, etc.), otorrinolaringológicas (sordera, trastornos del equilibrio, etc. ), cardiologías ( hipertensión arterial, trastornos del ritmo, síndromes de preexcitación, etc.), endocrinológicos ( diabetes, hiperuricemia, etc.), fatiga

física, consumo de alcohol y otras drogas, otras como son la obesidad, hiperlipidemias, etc.

Entre otras causas relacionadas con el factor humano encontramos las relacionadas a la falta de experiencia, pericia y al no acatamiento de los ordenamientos en materia de seguridad vial.

2.- En el aspecto que se refiere al vehículo o la maquinaria se pueden mencionar, malas condiciones del vehículo por falta de mantenimiento (fallas mecánicas: suspensión, frenos, embrague, luces, ruedas, etc.)

3.- El medio ambiente también es considerado como una causa determinante en los accidentes carreteros, entre las causa más importantes podemos mencionar: Factores climatológicos (lluvia, granizo, hora crepuscular, viento, etc.), condiciones de las carreteras (falta de mantenimiento, derrumbes, etc.), mal señalamiento, otros (gases, polvo, etc.).

En México existen ventas de anfetaminas, barbitúricos, benzodiazepinas y anorexígenos que adquieren para su consumo los conductores de los diversos modos de transporte a pesar de estar controlados por la Secretaría de Salud. Sin embargo las sustancias psicoactivas que mas consumen los conductores de los diferentes modos de transporte, son marihuana, tranquilizantes, estimulantes alucinógenos, opiáceos, inhalables y cocaína.

Hoy día la mayoría de los conductores tanto de servicio particular como del público de carga por lo regular carecen de la capacitación técnica, del conocimiento de los reglamentos de tránsito vigentes así como de lo elemental en la mecánica de los vehículos, lo cual propicia que se conduzca sin tomar las medidas preventivas inherentes y mucho menos con la precaución que se requieren, ya que es común que se quiera aprovechar al máximo el rendimiento y la modernidad de las unidades.

El factor humano es una de las principales causas de los accidentes carreteros y estos pueden ser algunas de las razones para que ocurran, comenzando con la propia condición física del operador porque se encuentre fatigado, desvelado, con algún malestar o con la sensación de hambre, sed o alguna otra necesidad que lo incomoda. Todo esto puede influir para tener una torpe coordinación de sus movimientos, lo cual puede ser fatídico para un conductor.

Otro aspecto a considerar, son las condiciones laborales a las que se encuentran sujetos y que deberán cumplir en tiempos muy cortos en virtud de la mercancía que transportan es perecedera, en el caso de vehículos de carga, lo cual los obliga a correr a velocidades excesivas o sacrificando sus descansos y horarios de alimentación, o en el caso del servicio de pasaje tienen que cubrir diferentes rutas y la estadía es muy corta, aunque cabe señalar que ahora en viajes muy largos se les está exigiendo que lo hagan con compañero, situación

que no sucede en el Autotransporte Foráneo de Carga. Sin embargo sigue siendo común que dentro de las empresas generalmente perciben al individuo como un ser que solo debe dar resultados a través de las tareas asignadas o los objetivos trazados por ésta, dejando de lado su parte humana.

Las adicciones por el uso de psicoestimulantes en este ámbito laboral; tales como las pastillas para no dormir o el uso de marihuana y en algunos caso hasta el de cocaína, es necesario resaltarlo, todo esto les trae como consecuencia un deterioro y alteración en la percepción, además de entorpecimiento de sus movimientos lo cual puede ser una causa frecuente de accidentes. Desgraciadamente el mismo ritmo de trabajo al cual son sometidos los obliga de alguna manera a utilizarlos, y como ellos lo mencionan si no los utilizan se pueden quedar dormidos mientras manejan.

Un dicho que es común entre los trabajadores de Autotransporte Foráneo de carga citar es: EL KILOMETRO MAS PELIGROSO, ES EL QUE FALTA POR RECORRER, y para que todo salga bien es mejor un “pericaso”, que un golpazo.

De todo lo anterior podemos llegar a la conclusión de que en los Accidentes de Autotransporte Foráneo de Carga influyen los siguientes aspectos:

A) Es común que los operadores en general pierdan la secuencia del tiempo o que por confiar en la capacidad de sus automotores se fijen un determinado tiempo para trasladarse de un lugar a otro, sin importarles que



podieran encontrarse contratiempos en el camino, como interrupción en algún tramo o congestión vehicular por ser horas pico o porque se trate de fechas específicas relacionadas con algún evento cívico, cultural o recreativo., lo que propicia, mayor tráfico y aun así por el solo hecho de no tener prudencia y tal vez hasta conciencia, se maneja de manera imprudente y temeraria, conduciendo sin ninguna precaución y violando los reglamentos de tránsito con el consabido riesgo de que en cualquier momento se produzca algún accidente que desde luego no solamente afecta al conductor imprudente sino a muchos más usuarios de determinada vialidad, ejemplo de ello es cuando ante una interrupción de tránsito vehicular se invaden los carriles de circulación contrario o los acotamientos del camino, propiciando que se acrecenté el estrés y la desesperación en los conductores.

B) Por otra parte, consideremos que el actuar de los conductores influyen en los accidentes, porque en muchos de ellos el operador confiado en su supuesta experiencia y capacidad para conducir, de manera voluntaria y pocas veces en forma involuntaria hace uso de sustancias tóxicas como puede ser bebidas embriagantes, medicamentos no prescritos por algún médico y hasta solventes que transforman o merman su capacidad y lo desubican en la velocidad, distancia y espacio, restándole reflejos naturales y visibilidad.

C) De igual forma consideramos que influye en el actuar de los conductores las jornadas de trabajo excesivas, por su propia voluntad o porque el patrón así lo quiere, toda vez que por lograr un mejor ingreso deciden descansar

poco y viajar lo mas pronto y rápido que se pueda, situación que origina evidentemente cansancio y desde luego menor rendimiento en el trabajo y lo peor de las veces el sueño en los conductores; todo ello se traduce en la falta de prudencia, pericia y velocidad excesiva.

D) Así también, creemos que los accidentes se originan por el hecho de que en muchos de los casos los conductores ignoran el contenido de los reglamentos de transito ya que las licencias las obtuvieron sin el examen correspondiente y por ello se omite respetar los señalamientos existentes en las vialidades.

En los accidentes de transito es importante considerar en primer termino las condiciones mecánicas y de funcionamiento de los vehículos, y dada la circunstancia, que día con día las unidades se modernizan, es obvio que desarrollan fácilmente mayor velocidad en poco tiempo, así mismo la estructura con que son fabricadas resulta ser mas frágil y de menor resistencia, de tal suerte que el operador no se percata de la velocidad que se alcanza en un momento determinado sin que tenga la oportunidad de controlar la unidad.

Es importante considerar por otro lado que también existen y transitan automotores que carecen del servicio o mantenimiento preventivo y adecuado, situación que los hace peligrosos, agregando además que pocos conductores cuentan con conocimientos o experiencia para detectar y en su caso reparar alguna falla mecánica antes de que se produzca el accidente.

Al respecto es importante tomar en cuenta al hecho de que por un lado es cierto que en los últimos doce años se han modernizado las carreteras en todo el país, toda vez que el gobierno federal por conducto de la secretaria del ramo ha construido muchos kilómetros de carreteras de cuota y en aquellos lugares donde no lo ha hecho directamente, las ha concesionado a particulares; pero es el caso que tales vías hoy día resultan sumamente caras por lo elevado de sus cuotas, lo que propicia que la mayoría de los conductores circulen por las carreteras conocidas como federales o libres para abatir los costos de transportación, originando de esta forma que tales caminos se saturen constantemente y que los conductores por la lentitud de su circulación caigan en el estrés y desesperación, conduciendo en forma imprudente e irresponsable, propiciando por otro lado que por el tránsito constante e intenso, dichos caminos sufran deterioros y los hagan mas peligrosos.

Sumando a lo anterior, deben considerarse los fenómenos naturales y climatológicos, en virtud de que en tiempos de lluvia o en aquellos lugares donde se asienta constantemente la niebla, es lógico que se pierda la visibilidad y si se maneja sin precaución, es evidente que en cualquier momento se produzcan los accidentes de tránsito.

La Organización Internacional del Trabajo ha convocado en diversas ocasiones a expertos en Transporte provenientes de organismos gubernamentales, privados y de organizaciones civiles de todas partes del mundo.

Quienes han determinado entre los puntos mas sobresalientes que a los conductores se les debe computar como trabajo efectivo todo el tiempo que permanezcan a disposición de su empleador, aunque no estén conduciendo la unidad, es decir que: mientras los conductores no sean dueños de su tiempo por estar en periodos de espera se considera que están trabajando, incluso los tiempos dedicados a la revisión de la unidad y los casos de pequeñas reparaciones ocasionadas con motivo de alguna falla en la operación del servicio, salvo casos en contrario que estén perfectamente definidos en contratos colectivos de trabajo.

Una de las conclusiones sobresalientes de los expertos en transporte, es el hecho de que cuando por la naturaleza del transporte no se pueda llevar un control estricto de las jornadas de conducción, se deberán sacar tiempos promedio y acumulados en forma quincenal y/o mensual, de manera que los criterios vertidos se apliquen en su esencia.

La implantación de una bitácora para el control de las jornadas de conducción continua para el transporte carretero es una obligación legal para las instituciones de gobierno, para los empresarios del sector y un compromiso moral para la sociedad, y no tan solo exigible al Transporte de Substancias y Residuos Peligrosos.

#### **4.3 Propuesta para la elaboración de mejores Disposiciones Especiales para los Trabajadores de Autotransporte Foráneo de Carga.**

El sistema de transporte de carga en México, constituye un elemento fundamental en el proceso de desarrollo nacional, ya que el mismo influye en la determinación de costos de producción y distribución de bienes y servicios, por lo cual los accidentes que ocurren son factores que afectan en forma considerable la calidad y costo del servicio, por lo cual el gran reto es disminuir su incidencia, a pesar del incremento de los vehículos en tránsito por las carreteras, su velocidad que desarrollan y su alta tecnología en que están fabricados.

El tema de la prevención de accidentes adquiere gran relevancia, ya que es una tarea fundamental a cargo de las autoridades competentes, compartiendo esta responsabilidad con los autotransportistas que tienen que desarrollar su actividad diaria, con un mayor cuidado y atención.

Planteada las bases, ¿Qué hacer dentro del marco normativo que rige al autotransporte, en particular al de carga para prevenir los accidentes?, En la medida en que no se pongan en práctica a través de contratos colectivos, laudos arbitrales o de cualquier otra forma viablemente jurídica y conforme a la práctica nacional, las disposiciones del Convenio 153 ( sobre Duración del Trabajo y Periodos de Descanso en los Transportes por carretera), así como la correcta vigilancia de la aplicación de las normas de trabajo, se seguirán violando las normas establecidas en dichos instrumentos, por lo que resulta necesario en el caso del Convenio, que se incluya por vía legislativa, en la Ley Federal del Trabajo.

Podemos señalar que la legislación actual es basta en cuanto a disposiciones legales que tiene que ver con la prevención de accidentes, pero existe un grande desconocimiento de la misma o bien una falta de cumplimiento por lo cual se proponen las siguientes acciones:

1.- Consideramos que el marco normativo del autotransporte contiene disposiciones amplias que prevén los accidentes, sin embargo su regulación que lo rige, es tan amplio a través de leyes, reglamentos y normas que lo vuelven ineficiente, atendiendo a una falta de homologación entre los tres niveles de gobierno, por lo cual sería conveniente avanzar en un marco jurídico claro y preciso.

2.- Que a los operadores del servicio de autotransporte Foráneo de Carga, se les intensifique la capacitación, sobre el marco jurídico que deben de observar, y que sean más proclives al conocimiento de los nuevos diseños de fabricación de los vehículos, así como también de que aprovechen la nueva tecnología para que reciban mensajes en forma oportuna sobre las condiciones en que circulan.

3.- Que se mejoren los sistemas de sanción en relación a los infractores, a fin de hacerlos más oportunos y eficientes para evitar corrupción y actos de discrecionalidad

A lo anterior, se debe de agregar el problema que enfrentan los concesionarios o permisionarios, así como los operadores y conductores, ya que no se trata única y exclusivamente de conocer la normatividad enumerada con anterioridad, sino que además, en cada Estado de la República y en cada Municipio, existen diversas disposiciones legales y criterios de las autoridades respecto al tránsito de vehículos, es decir, no existe una homogeneidad de criterios.

Por tal motivo, los concesionarios o permisionarios se ven obligados a cumplir con una serie de requisitos exigidos por las autoridades federales para la circulación de sus vehículos en carreteras federales, otros: requisitos para la circulación de sus unidades en vías o carreteras estatales y otros más para transitar dentro de la jurisdicción de algún municipio. Situación semejante es la que enfrentan los operadores y conductores respecto de las reglas de circulación en las vías o carreteras, según sean federales, estatales o municipales.

De ahí la necesidad no sólo de simplificar y condensar las disposiciones legales en materia de autotransporte, sino también de unificar los criterios y las disposiciones que existen tanto en materia federal, como estatal y municipal.

Para solucionar lo anterior, consideramos necesario además de simplificación y difusión de la legislación en vigor, un trabajo en conjunto entre las autoridades en materia de autotransporte y los permisionarios o concesionarios, que nos permita contar con gente preparada y capaz, lo cual hará

que disminuyan los accidentes y aumentará la productividad de las empresas dedicadas al Autotransporte Foráneo de Carga, ya que el contar con chóferes debidamente capacitados, con la certeza de permanecer en su empleo, con la garantía de un ingreso seguro y con prestaciones de seguridad social, darán un mejor servicio.

No se trata de hacer una legislación tan simple y holgada que permita a los particulares actuar según su conveniencia, ni mucho menos de hacer una legislación tan estricta, que su cumplimiento implique una pesada carga para los sujetos obligados a cumplirla, sino de hacer una legislación apegada a nuestra realidad social, en la cual se tomen en cuenta todos los problemas por los que atraviesa la sociedad, encontrándoles la mejor solución.

Esto debe tener como única finalidad la de proporcionar una mayor certeza jurídica a los concesionarios o permisionarios y a los operadores y sobre todo dar una mayor seguridad a todos los que en determinado momento podemos vernos involucrados, ya que no debemos de olvidar que en el tránsito de vehículos por carreteras federales, también se incluyen a los vehículos particulares, por lo que la difusión de la normatividad en vigor, debe ser hacer a todos los sectores de nuestra sociedad.

En este trabajo en particular plasmaremos propuestas de adiciones a la Ley Federal del Trabajo, objeto de nuestro estudio.



Nuestro país firmó la Carta de Adhesión para el control de las jornadas continuas de conducción del transporte por carretera con la Oficina Internacional del Trabajo y fue ratificada por el Congreso de la Unión en el año de 1982, por lo tanto, de acuerdo con nuestra Constitución, este Acuerdo tiene valor de Ley y es de aplicación general en toda la República.

En su artículo 12 señala: “En la medida en que no se hayan puesto en aplicación por medio de contratos colectivos, de laudos arbitrales o de cualquier otra forma conforme a la práctica nacional, las disposiciones del presente Convenio deberán aplicarse por vía legislativa o reglamentaria”. Y hasta el momento en México se mencionan algunas condiciones brevemente en el Reglamento de Transito en Carreteras Federales y en el Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos, como ya sea señalado con anterioridad.

Por otra parte la Ley Federal del Trabajo tiene criterios similares a los que se han mencionado, pero que hoy en día resultan insuficientes para proteger a esta clase de trabajadores por lo que se hace necesario hacer adiciones a Ley Federal del Trabajo en su Título Sexto de Trabajos Especiales, Capítulo VI de Trabajo de Autotransportes y que rigen al Autotransporte Foráneo de Carga, (dicho agregado para poder identificarlo se encontrara en negrillas) para quedar redactado de la siguiente manera:

Art. 257. “El Salario se fijará por día, por viaje, por boletos vendidos o por circuito o kilómetros recorridos y consistirá en una cantidad fija, o en una prima sobre los ingresos o la cantidad que exceda a un ingreso determinado, o en dos o más de estas modalidades, sin que en ningún caso pueda ser inferior al salario mínimo”; **a los trabajadores de Autotransporte Foráneo de Carga, tan solo les será aplicable la modalidad por día.**

**Los trabajadores de Autotransporte foráneo de Carga contarán con una jornada que no debe exceder de 48 hrs. por semana, y la cual estará controlada por una bitácora de sus horas de servicio, las horas de trabajo serán distribuidas de la siguiente manera:**

**A) Ningún conductor podrá conducir ininterrumpidamente por más de cuatro horas como máximo sin hacer pausa, pudiendo sobre pasar en una hora este termino.**

**B) La duración máxima de conducción no deberá exceder de nueve horas por día.**

**C) Es obligatoria la presencia de dos conductores por vehículo en recorridos mayores de 900 kilómetros. Los períodos de simple presencia, de espera o de disponibilidad, pasados en**

**el deberán ser pagados con un dieciséis a sesenta y seis por ciento sobre su salario.**

“Cuando el salario se fije por viaje.....”.

Art. 263. Los patronos tienen las obligaciones especiales siguientes

**v) Contar con un registro que indique las horas de trabajo y de descanso de todo conductor.**

**VI) Equipar a las unidades de Autotransporte foráneo de Carga de los aparatos registradores de velocidades y tiempo.**

Art. 264. Son Causas especiales de rescisión de las relaciones de trabajo:

I. La negativa a efectuar el viaje contratado o su interrupción sin causa justificada. Será considerada en todo caso causa justificada la circunstancia de que el vehículo no reúna las condiciones de seguridad indispensables para garantizar la vida de los trabajadores, usuarios y del público en general, **y hechos que surjan por motivo los periodos de descanso de los conductor, señalados en esta ley, convenios y demás reglamentos.**

Como observamos al principio, las regulaciones en la materia adolecen de importantes precisiones que requieren una atención tanto a nivel legislativo como reglamentario y que seguramente deberán reflejarse en un programa de

concientización del factor fatiga como uno de los de mayor incidencia (directa e indirecta) en los accidentes carreteros.

Se ha demostrado ampliamente que la capacitación influye directamente en la disminución de riesgo y por consiguiente en los costos de operación de cualquier modo de transporte.

Sin embargo, surge el usuario como factor decisivo en la seguridad de la operación del autotransporte, pues en un contexto donde la necesidad de los prestadores de servicio hace que acepten cargas con márgenes muy reducidos y con exigencias de entrega muy estrictos, -so pena de perder al cliente-, hemos conocido casos en que el permisionario desactiva los controles de velocidad y eventualmente cierra los ojos ante las medidas poco saludables que el operador toma para cumplir con los tiempos de entrega.

Resulta cuestionable el hecho de la legislación laboral no haya sido reformada desde hace mucho tiempo, ya que las relaciones laborales involucran como sujetos de derecho a los trabajadores y patrones, pero también al gobierno mismo que es el que se encarga de la aplicación de la ley, sin olvidar la función tan importante que realizan los sindicatos de trabajadores, sindicatos de patrones y organismos empresariales, y en algún tiempo algunas universidades; por lo que la vigencia de la ley depende de que sea acorde a las circunstancias actuales y ello implica un desarrollo constante.

A la Ley Federal del Trabajo deben incorporarse cambios innovadores que eleven la productividad en las empresas para crear riqueza que posteriormente pueda distribuirse, elevando el nivel de vida de los trabajadores, sin apartarse de su naturaleza de derecho social, permitiendo un equilibrado desarrollo en las relaciones laborales, y evitar con ello el rezago a que están condenadas todas aquellas áreas el derecho que no se actualizan.

Después de conocer a fondo la actividad que desempeñan los Trabajadores de Autotransporte Foráneo de Carga, terminaremos citando el siguiente pensamiento:

"El trabajador no necesita aceptar como limosna lo que se le debe en justicia; ni puede intentar librarse, con las pequeñas dádivas de la misericordia, de los graves deberes que la justicia impone". (Pío XI).

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

PRIMERA. Al terminar este trabajo he logrado conocer más a fondo la actividad del Autotransporte de Carga, desde sus antecedentes los cuales fueron vitales para lograr el desarrollo del Autotransporte en México que actualmente se tiene, así como las circunstancias por las cuales pasaron este tipo de trabajadores especiales para ser reconocidos en la Ley Federal del Trabajo de 1970.

SEGUNDA. El marco normativo del autotransporte contiene disposiciones amplias que prevén los accidentes, sin embargo su regulación que lo rige, es tan amplio a través de leyes, reglamentos y normas que lo vuelven ineficiente, atendiendo a una falta de homologación entre los tres niveles de gobierno, por lo cual sería conveniente avanzar en un marco jurídico claro y preciso.

TERCERA. Es elemental resaltar como ya lo mencionamos con anterioridad la parte humana del operador de Autotransporte Foráneo de Carga, ya que se debe de considerar que es una persona con una historia particular cargada de emociones y sentimientos que si no se da un adecuado manejo de estos puede aumentar el riesgo en el momento de desempeñar su trabajo, pues al pasar largas horas en su área laboral, aunado a no canalizar sus niveles de ansiedad, y los problemas familiares, le puede ocasionar que no pueda contenerse más y “explote” en cualquier momento y estos momentos pueden ser conduciendo una unidad provocando un accidente.

CUARTA. Es importante destacar, que la Legislación relacionada con el transporte en las Carreteras Federales, ha sido modificada casi en su totalidad, con muchas modalidades que favorecen la seguridad en los Caminos Nacionales, lo que demuestra el interés por parte del Gobierno Federal, en mantener actualizada la Legislación que incide en la Materia. Partiendo de la máxima jurídica que el desconocimiento de la Ley, no exime a nadie de su cumplimiento, el desconocimiento casi generalizado del marco jurídico que regula las comunicaciones y los transportes en el país (leyes, convenios y reglamentos), es causa fundamental de la proliferación de accidentes en las carreteras de Jurisdicción Federal, la Legislación existe, lo que falta es mayor difusión y aplicación de la misma.

QUINTA. El trabajar jornadas de 12, 16 o mas horas diarias, va provocando un desgaste y un cansancio crónico, si aunamos a esto el stress que provoca la carretera, la mala alimentación que llevan al tener que comer en la calle, el sedentarismo los problemas de salud, así como los problemas personales, familiares y laborales de cada uno, podemos establecer que se requiere tomar medidas adicionales aportadas por todos los involucrados en el transporte terrestre, para resolver este problema del uso de drogas.

SEXTA. Las substancias que mas utiliza el operador son las anfetaminas y sus derivados, buscando la acción estimulante del sistema nervioso que producen, y que se manifiesta por un aumento temporal de la capacidad de concentración,

con disminución de las sensaciones de fatiga, sueño y hambre. El gran inconveniente que tienen, es que las energías extras que prestan estos estimulantes, lo hacen a costa de las reservas del organismo llevándolo a sus límites, por lo que una vez pasado su efecto aparecen cansancio, depresión y también pueden presentarse deseos suicidas, las razones para que estos trabajadores del volante hagan uso de estas drogas, seguramente son muchas y van desde el que lo hace buscando una sensación diferente y placentera, hasta el que se siente verdaderamente fatigado y busca tener un extra de energía para terminar su jornada, siendo indispensable en algunas ocasiones el consumo de algún tipo de estimulante para poder llegar a tiempo a su destino. El dicho más común de estos trabajadores es: Mas vale un pericaso, que un golpaso.

Que tipo de trabajadores serán, que para cumplir con su jornada necesitan drogarse; no es responsable el patrón que requiere cubrir cierta cantidad de viajes para obtener su ganancia o el trabajador que obedece sus ordenes; el problema es de la Ley Federal del Trabajo, no satisface sus necesidades laborales, debido que sus disposiciones son muy limitadas.

SEPTIMA. El narcotráfico es un problema que ha trascendido todos los ámbitos de tal manera que es difícil mencionar una actividad donde no haya indicios de sus alcances. Desafortunadamente el Autotransporte Foráneo de Carga es uno de los conductos mas utilizados para realizar esta actividad criminal, donde los afectados son personas que han dedicado su vida a brindar un servicio en un medio muy competitivo y que gracias a su trabajo, sacrificio y esfuerzo han



logrado su permanencia, estos empresarios no conocen la mayoría de las veces que sus unidades son empleadas para este tipo de actividad y son quienes enfrentan una interminable cadena de problemas tanto económicos como legales, además de un injusto juicio social, la pérdida del prestigio y un irreparable daño moral.

OCTAVA. Las condiciones laborales a que se encuentran sometidos los Trabajadores de Autotransporte Foráneo son las que ocasionan los múltiples accidentes que sufren frecuentemente en las carreteras federales y de ninguna manera se puede consentir o disculpar el que una persona que tiene tantas vidas en sus manos utilice drogas en su labor cotidiana, pero ciertamente hay muchas cosas que deben estudiarse y hacer los cambios que se requieren en la Ley Federal del Trabajo respecto a los horarios y roles bajo los cuales laboran los operadores del Autotransporte Foráneo de Carga; porque las jornadas son demasiado largas, así como para que esta situación se modifique, se debe poner mas personal medico (Medicina Preventiva en el Transporte) y policiaco (Policía Federal de Caminos), en las carreteras a vigilar sobre todo a los operadores de camiones de carga, porque es en estos operativos el único momento en que se puede hacerlo; ya que ellos no llegan a alguna terminal en la que se les pudiera abordar; iniciar operativos nocturnos, porque es en este horario en el que se mueve la mayor parte de la carga, asimismo sabemos que dadas las características de la misma, en ocasiones tienen que llegar a su destino en un numero determinado de horas, y siendo el viaje largo recurren a los estimulantes para cumplir con el entrego.

NOVENA. Ante dicha circunstancia hemos diseñado algunas adiciones a Ley Federal del Trabajo en su Titulo Sexto de Trabajos Especiales, Capitulo VI de Trabajo de Autotransportes y que rigen al Autotransporte Foráneo de Carga, (dicho agregado para poder identificarlo se encontrara en negrillas) para quedar redactado de la siguiente manera

Art. 257. “El Salario se fijará por día, por viaje, por boletos vendidos o por circuito o kilómetros recorridos y consistirá en una cantidad fija, o en una prima sobre los ingresos o la cantidad que exceda a un ingreso determinado, o en dos o más de estas modalidades, sin que en ningún caso pueda ser inferior al salario mínimo”; **a los trabajadores de Autotransporte Foráneo de Carga, tan solo les será aplicable la modalidad por día.**

**Los trabajadores de Autotransporte foráneo de Carga contaran con una jornada que no debe exceder de 48 hrs. por semana, y la cual estará controlada por una bitácora de sus horas de servicio, las horas de trabajo serán distribuidas de la siguiente manera:**

**A) Ningún conductor podrá conducir ininterrumpidamente por más de cuatro horas como máximo sin hacer pausa, pudiendo sobre pasar en una hora este termino.**

**B) La duración máxima de conducción no deberá exceder de nueve horas por día.**

**C) Es obligatoria la presencia de dos conductores por vehículo en recorridos mayores de 900 kilómetros. Los períodos de simple presencia, de espera o de disponibilidad, pasados en el deberán ser pagados con un dieciséis a sesenta y seis por ciento sobre su salario.**

“Cuando el salario se fije por viaje.....”.

Art. 263. Los patronos tienen las obligaciones especiales siguientes

**v) Contar con un registro que indique las horas de trabajo y de descanso de todo conductor.**

**VI) Equipar a las unidades de Autotransporte foráneo de Carga de los aparatos registradores de velocidades y tiempo.**

Art. 264. Son Causas especiales de rescisión de las relaciones de trabajo:

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

**descanso de los conductor, señalados en esta ley, convenios y demás reglamentos.**

Debemos de hacer un esfuerzo conjunto para que la dinámica de los nuevos tiempos, no rebase nuestra Normatividad Laboral, siendo necesario legislar en forma constante, para dar mayor seguridad a trabajadores y patronos del Autotransporte.

## BIBLIOGRAFÍA

BAILON VALDOMINOS, Rosario; Derecho Laboral, Teoría, Diccionario, Preguntas y Respuestas, Edt. Mundo Jurídico, México, 1991.

BARAJAS. MONTES DE OCA, Santiago. Los Contratos Especiales del Trabajo. Edt. Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, México, 1992.

BRAVO, Carlos; GOMEZ PEREIRA, Gonzalo. Apuntes para la Historia del Autotransporte. Segunda edición, Secretaria de Comunicaciones y Transportes, México, 1983.

BRICEÑO RUIZ, Alberto. Derecho Individual del Trabajo. Edt. Harta, México. 1985.

BORRELL NAVARRO, Miguel. Análisis Práctico y Jurisprudencial del Derecho Mexicano del Trabajo. Cuarta edición, Edt. Sixta, México, 1994.

CAVAZOS FLORES, Baltasar. 40 lecciones de Derecho Laboral. Octava edición. Edt, Trillas, México. 1998.

CANTON MOLLER Miguel. Los Trabajos Especiales en la Ley Laboral Mexicana, Edt. Cárdenas, México, 1978.

CUEVA, Mario de la. El Nuevo Derecho Mexicano del Trabajo. (Historia, Principios Fundamentales, Derecho individual y Trabajos especiales). T. I, Décimo novena edición, Edt. Porrúa, México, 2003..

DÁVALOS, José. Derecho del Trabajo. Sexta edición, Edt. Porrúa, México, 1996.

Derecho Individual del Trabajo, Décimo segunda edición, Edt. Porrúa, México, 2002.

DE BUEN LOZANO, Néstor. Derecho del trabajo. T. I. Octava edición, Edt. Porrúa, México, 1991.

Compilación de Normas Laborales Comentadas. Disposiciones Constitucionales, Convenios Internacionales. Primer tomo, Edt. Porrúa, México, 2002, p. 305.

DE PINA, Rafael. Diccionario de Derecho. Décimo primera edición, Edt. Porrúa, México, 1983.

DEL RIO, Fanny. Historia de las Comunicaciones y los Transportes en México. El autotransporte. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México 1988.

GUERRERO EUQUEIRO, Manual de Derecho del Trabajo, Décimo novena edición, Edt. Porrúa, México, 1996.

LEGORRETA, Jorge. Transporte y Contaminación en la Ciudad de México. Edt. Centro de Ecodesarrollo, México, 1989.

RAMIREZ FONSECA, Francisco. Condiciones de Trabajo. Segunda edición. Edt. Pac. México, 1985.

RUIZ GÓMEZ, Martín. Breve Historia del Capitulo de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación. Edt. Americanas, México. 1975.

MUÑIZ GOÑI MIGUEL LÓPEZ. Accidentes de Tráfico. Tercera edición, Edt. Colex, España, 2000.

OLVERA QUINTERO, Jorge. Derecho Mexicano del Trabajo. Edt. Porrúa, México, 2001.

SANCHEZ ALVARADO, Alfredo. Instituciones de Derecho Mexicano del Trabajo. Tomo I, Vol. I, s.p.i., México, 1967.

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. El Transporte en México, segunda edición, S.P.I. México, 1989.

### **Legislación**

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Porrúa, México, 2005.

Convenio 153 Convenio Sobre Duración del Trabajo y periodos de Descanso en los Transportes por Carretera. Oficina Internacional del trabajo. Ginebra, 1979. Diario Oficial de La Federación, México, 14 de mayo de 1982.

Ley Federal del Trabajo, Climent Beltrán Juan B. Vigésima tercera edición, Edt. Esfinge, México, 2002.

Ley de Vías Generales de Comunicación. Vigésima séptima edición. Porrúa, México, 1997.

Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; Diario Oficial de la federación, México, 22 de diciembre de 1993.

Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales; Diario Oficial de la Federación, México, 10 de junio de 1975.

Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares; Diario Oficial de la Federación, México, 22 de noviembre de 1994.

Reglamento del Servicio de Medicina Preventiva en el Transporte. Relativo al Transporte Público Federal; Diario Oficial de la Federación, México, 28 de noviembre de 1988.

Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos; Diario Oficial de la Federación, México, 7 de abril de 1993.

Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal; Diario Oficial de la Federación, México, 26 de enero de 1994.

### **Jurisprudencia**

#### TIEMPO EXTRAORDINARIO (TRABAJADORES DEL AUTOTRANSPORTE)

Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito. Fuente: Apéndice 2000. Octava Época. Tomo: Tomo V, Trabajo, Jurisprudencia TCC. Tesis: 1185. Página: 1042.

#### HORAS EXTRAS, INEXISTENCIA LEGAL DE, EN EL TRABAJO DE AUTOTRANSPORTES.

Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito, Fuente: Semanario Judicial de la Federación, Octava Época, Tomo: III, Segunda Parte, Enero a Junio de 1989, Tesis: I.6o.T. J/2, Página: 920.

#### CONTRATO DE TRABAJO, RESCISION DEL (INTRODUCCION DE BEBIDAS EMBRIAGANTES O DE DROGAS ENERVANTES).

Instancia: Cuarta Sala, Fuente: Semanario Judicial de la Federación, Sexta Época, Tomo: Quinta Parte, Tomo: Quinta Parte, Página: 28, Tesis aislada

#### AUTOTRANSPORTES, TRABAJO DE. CAUSALES ESPECIALES DE RESCISION Y CAUSALES GENERICAS.

Instancia: Cuarta Sala, Fuente: Semanario Judicial de la Federación, Séptima Época, Tomo: 43 Quinta Parte, Tesis: Página: 22, Tesis aislada.



## Otras Fuentes

DICCIONARIO DE LA LENGUA ESPAÑOLA. Vigésima segunda edición, Edt. Espasa, España, 2001.

DICCIONARIO ENCICLOPÉDICO DE DERECHO USUAL Cabanellas Guillermo, Vigésima edición, T. VI, Edt. Heliasra, Argentina, 1981.

DICCIONARIO JURÍDICO. Fernández de León Gonzalo, T. IV, Tercera edición, Edt. Contabilidad Moderna, Argentina, 1972.

DICCIONARIO JURIDICO MEXICANO. Décimo quinta edición, tomo IV (Instituto de Investigaciones Jurídicas) UNAM y Edt. Porrúa, México, 2001.

DICCIONARIO DE DERECHO DEL TRABAJO Y DE LA SEGURIDAD SOCIAL, Rubistein J., Santiago, Edt. Depalma, Argentina.1983.

PEQUEÑO LAROUSSE ILUSTRADO. De Toro Y Gisbert, Miguel. Quinta edición, Edt. Larousse, México, 1969.

## Paginas Web

[www.stps.com.mx/normasoficialesmexicanas](http://www.stps.com.mx/normasoficialesmexicanas)

[www.stps.com.mx/estadisticasdeaccidentesdetrabajo](http://www.stps.com.mx/estadisticasdeaccidentesdetrabajo)