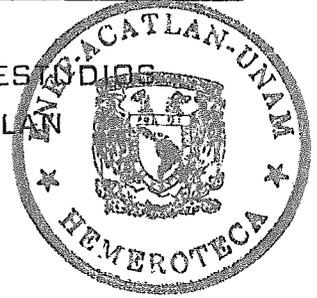


ACA-T-2487

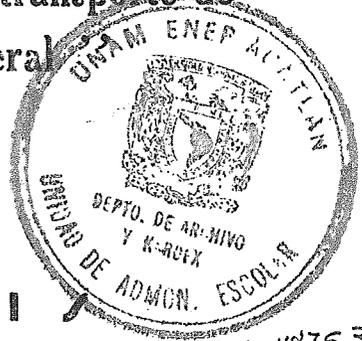
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO



ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES ACATLAN



“ El salario en el transporte de carga federal”



T E S I S

Que para obtener el título de:

8348753-2

Licenciado en Derecho

P R E S E N T A:

MARTHA DE LA ROSA GONZALEZ

MEXICO, D.F.

1989

M-0101374



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

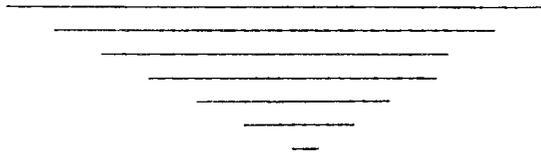
T E S I S.

T I T U L O: "EL SALARIO EN EL TRANSPORTE DE CARGA FEDERAL".

O B J E T I V O: "ANALIZAR LAS NORMAS ESTABLECIDAS EN LA LEY
FEDERAL DEL TRABAJO DE LAS DIVERSAS FORMAS
DE PAGO A LOS TRABAJADORES DEL AUTOTRANSPORTE".

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO.
ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES
ACATLAN.

D E D I C A T O R I A S.



A mis padres:

Por brindarme su amor y comprensión
en cada momento de mi vida.

Manuel de la Rosa Martínez.

Ricarda González Hernández.

A mis hermanos:

Por su constante apoyo tanto moral
como económico.

José Emanuel- Rosario

José Luis

Ricardo

Cristina- Juan Antonio.

Norma Edith

Pedro

José de Jesús.

A mis sobrinos:

Antonio

José de Jesús

Martha Elena.

A mi asesor:

Ricardo Nava Treviño.

Por haberme guiado en la realización
de este trabajo.

A los profesores de Acatlán:

Por haberme brindado sus conocimientos
y su tiempo para encauzar mi carrera.

A los Licenciados:

Carlos Manuel Rebolledo Busto

Aarón Hernandez López

Ariel Aceves Preciado

María del Rocío Aguado.

Como un pequeño reconocimiento de mi parte
a estas personas que admiro bastante.

A mis compañeros:

Por los momentos compartidos en
nuestros días de estudiantes.

María Marina Cabrera Santoyo

Angeles Castillo

Susana Gama Cazadero

Hector Cendejas Alvarez

Rodolfo Gomora.

A mis amigos:

Por su comprensión y apoyo en
los momentos difíciles.

Carolina Guadalupe Montoya

Guillermina Barranco Ramos

Diana Loredo Manzanares

Jerónimo Ascención Almaraz Barreto

Gabriel Sanchez Jimenez

A los Licenciados:

Carlos Ruiz Dominguez

Hugo Fragoso Perete.

Por haberme brindado su confianza.

Al personal de servicios escolares

de la sección de periodismo:

Por demostrar su interés en mi trabajo

y por su apoyo brindado.

Señora Martha Pliego

Leticia Mora

Rosy.

Al profesor:

Dr. Roberto Ruiz Ruiz.

Por brindarme su apoyo,
confianza y comprensión.

A la Familia De la Rosa Martínez

A la familia González Hernandez.

M-101374

I N T R O D U C C I O N .

Antes de describir el contenido de este trabajo, quiero dar una aclaración que considero importante, mi investigación está en--
da en forma específica al autotransporte sin embargo utilicé antecede--
tes históricos del transporte en general para sentar las bases y poder
vercer el surgimiento y desarrollo del autotransporte.

Al transcurso del tiempo nos hemos dado cuenta que en muchas ocasiones
este tipo de trabajo no se le ha dado la importancia que se merece he --
usado muchas veces se le ha criticado, sin embargo es muy necesario, --
ría que hacerse un estudio amplio para conocer a fondo los problemas
dificultades a que se enfrentan diariamente tanto trabajadores como pa--
ses y que tratan de resolver para seguir prestando el servicio al pù--
blico. Durante el desarrollo del trabajo abarco los antecedentes del auto--
transporte, señalo los problemas que tuvieron que enfrentar los choferes
que se les tomara en consideración y se incluyera este tipo de traba--
jo dentro de la Ley, posteriormente hago mención de los antecedentes histó--
ricos de la Comisión Nacional de los Salarios Mínimos y por último me refi--
ero al análisis de las diversas formas de pago de los salarios de los --
trabajadores del autotransporte y me permití transcribir algunos comenta--
rios de gente relacionada con ese trabajo.

Esto es en forma general lo que comprende mi investigación
quiero que sea un pequeño reconocimiento por mi parte a estos trabajado--
res del autotransporte que lucharon por una mejor vida y un futuro mas --
próspero.

C A P I T U L O I.

TRABAJOS ESPECIALES.

1.1 DEFINICION.

1.2 REGLAMENTACION.

1.3 TRABAJO EN EL AUTOTRANSPORTE.

1.4 DEFINICION DE AUTOTRANSPORTE.

1.5 DEFINICION DE AUTOTRANSPORTISTA.

C A P I T U L O I.

TRABAJOS ESPECIALES.

1.1 Definición.

Después de realizar una investigación vemos que no hay una definición hecha específicamente a este tipo de trabajo, sin embargo utilizando varios elementos proporcionado por algunos autores que - hablan de este tipo de trabajo, podemos decir que lo de especiales se refiere a que hay circunstancias diferentes a una situación normal; antes de la ley de 1970 y durante muchos años se dudó que hubiera -- una relación de trabajo donde no existiera: una jornada determinada, una dependencia económica y una subordinación clara. La ley de 1931 - decía que para que existiera un contrato de trabajo debía reunir dos características: 1.- subordinación, 2.- dependencia económica.

Visto lo anterior me permití agregar unas palabras del Dr. Mario De la Cueva que utiliza en su libro "El nuevo derecho mexicano del trabajo" cuando se refiere respecto a los trabajos especiales y que considero como una definición adecuada a éste tipo de trabajo, y es la siguiente: "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." (1)

(1) De la Cueva, Mario, "El nuevo derecho mexicano del trabajo", tomo I, editorial Porrúa, S.A, novena edición, México, D.F, 1984, p.p 449.

1.2 Reglamentación.

En relación al artículo 181 de la ley Federal del trabajo que nos dice: "Los trabajos especiales se rigen por las normas de este capítulo sexto y por los generales de esta ley en cuanto no las contraríen", (2), "es decir, la reglamentación de los trabajos especiales son normas de excepción que deben interpretarse en forma tal, que hasta donde sea posible, puedan aplicarse las normas generales" (3)

"El trabajo de los domésticos, el del mar y el de las vías navegables, el ferrocarrilero, el del campo y el del trabajo a domicilio vienen en la ley de 1931 y desde 1959 el de las tripulaciones aeronáuticas; pero en la ley nueva se observa un razonamiento de las -- normas, deducido de las experiencias de los años pasados; los capítulos nuevos: trabajo de autotransportes, de maniobras de servicio público, de agentes de comercio, de deportistas profesionales, de -- actores y músicos y el trabajo en hoteles, restaurantes, bares y -- otros establecimientos análogos, se incluyeron en el proyecto que -- se entregó a los representantes del trabajo y del capital, por lo -- que son el resultado de aquél debate público." (4)

"A pesar de todos los esfuerzos por parte de los legisladores para que se encuentren regulados dentro de la ley los diferentes tipos -

(2) Cavazos Flores, Baltazar, "Nueva ley federal del trabajo, tematizada y sistematizada", editorial trillas, vigésima segunda edición, México, D.F., 1988, p.p 226.

(3) De la Cueva, Mario, Op. cit., p.p 449.

(4) Ibid. p.p 450.

de trabajo, si bien se puede decir que el catálogo de los trabajos especiales no está concluido por lo que pertenece al futuro la formación de otros capítulos cuando aparezcan modalidades aún no contempladas de los trabajos humanos". (5)

EL trabajo especial en la ley federal del trabajo de 1931.

"Como un antecedente en esta ley sobre los trabajos especiales vemos que en varios capítulos se encargaron del trabajo especial sin denominarlo específicamente trabajo especial; así vemos que en el capítulo XIV trató de los trabajos de los domésticos, el XV del trabajo en el mar y las vías navegables, el XV bis del trabajo de las tripulaciones aeronáuticas, el XVI del trabajo ferroviario, el XVII del trabajo en el campo, y el XVIII de las pequeñas industrias, de la industria familiar y del trabajo a domicilios. Al considerar dentro de la ley a éstos grupos de trabajadores y que teniendo características especiales el legislador pensó en los problemas que afectaban a miles de trabajadores y que dejarlos fuera implicaría una injusticia: durante años la batalla jurídica ha sido ardua para bastante de ellos algunos han mejorado sus condiciones de trabajo otros no lo han conseguido pero siguen luchando para lograrlo. Al presentar su iniciativa de ley el Presidente Constitucional Ingeniero Pascual Ortiz Rubio, en la exposición de motivos del proyecto de la ley federal del trabajo del 12 de marzo de 1931, que obra en el diario de los debates publicado el viernes 22 de mayo del

(5) De la Cueva, Mario, "El nuevo derecho mexicano del trabajo", tomo

I, Op. cit., p.p 450.

mismo año, al referirse a contratos de trabajo doméstico, del que - se presta a bordo de las embarcaciones, del ferrocarrilero, y el -- del campo que por su misma índole requiere de una reglamentación un tanto diferente de los demás contratos de trabajo se consagra a -- cada uno de ellos un capítulo especial debiendo entenderse que en - aquellos puntos para los cuales no hay disposición expresa, rigen - los principios ordinarios del contrato de trabajo. El Dr. Mario De la Cueva en su tratado "Derecho mexicano del trabajo", en su capi-- tulo XXXIII "Algunas reglamentaciones especiales", nos dice: "El de recho mexicano nació para el obrero, osea, para el trabajador de la industria, lentamente se fué extendiendo a otros grupos de trabaja-- dores, a los empleados, a los artesanos, etc. El derecho mexicano - se encontró con el artículo 123 de la Constitución, cuya amplitud - obligó al legislador a considerar como sujetos de las relaciones de trabajo a personas que no estaban protegidas en las legislaciones - extranjeras. La naturaleza y los caracteres especiales de algunas -- actividades obligaron también al legislador mexicano formular regla-- mentaciones particulares, no es posible aplicar las mismas normas - para para situaciones distintas, ni se puede juzgar con un criterio único a servicios tan diversos como son el doméstico y el ferroca-- rrilero!" (6)

(6) Hori Robaina, Guillermo, "El trabajo especial en la ley federal del trabajo de 1931", Revista mexicana del trabajo, Secretaría del trabajo y previsión social, volumen IV, No. 2, México, 1981, p.p 187 a 196.

En la actualidad los trabajos especiales se encuentran regulados en nuestra ley federal del trabajo en el título sexto, como se ha observado después de una constante lucha por parte de los trabajadores -- se les ha tomado en consideración incluyendolos dentro de nuestra ley federal del trabajo, a continuación hago la enumeración de los diferentes trabajos especiales encuadrados en la ley señalada anteriormente y que son:

" Capítulo II.- Trabajadores de confianza.

Capítulo III.- Trabajadores de los buques.

Capítulo IV.- Trabajadores de las tripulaciones aeronáuticas.

Capítulo V.- Trabajo ferrocarrilero.

Capítulo VI.- Trabajo de autotransportes.

Capítulo VII.- Trabajo de maniobras de servicio público en zonas bajo jurisdicción federal.

Capítulo VIII.- Trabajadores del campo.

Capítulo IX.- Agentes de comercio y otros semejantes.

Capítulo X.- Deportistas profesionales.

Capítulo XI.- Trabajadores actores y músicos.

Capítulo XII.- Trabajo a domicilio.

Capítulo XIII.- Trabajadores domésticos.

Capítulo XIV.- Trabajo en hoteles, restaurantes, bares y otros establecimientos análogos.

Capítulo XV.- Industria familiar.

Capítulo XVI.- Trabajo de médicos residentes en periodo de adiestramiento en una especialidad.

Capítulo XVII.-Trabajo en las Universidades e Instituciones de Educación Superior autónomas por ley" (7)

Así es como de manera particular el trabajo de autotransporte a través del tiempo y del constante debate se encuentra encuadrado tanto en la ley federal del trabajo como en otras disposiciones legales - como por ejemplo: la ley de vías generales de comunicación, reglamento de tránsito en las carreteras federales, reglamento al capítulo de explotación de caminos, reglamento del artículo 123 de la ley de Vías generales de comunicación.

1.3 Trabajo del autotransporte.

"Con referencia al transporte en México se ha hecho una distinción entre los medios de transporte: aéreo, terrestre y marítimo tomando en consideración las condiciones existentes en nuestro país. La fuerza y la influencia del transporte en la economía del país se limita si se carece de una planeación adecuada a través de la cual los diversos modos de transportación operando coordinada y eficazmente satisfagan los requerimientos del tráfico de personas y mercancías y permitan a su vez la descentralización industrial y la satisfacción de necesidades de orden colectivo. Para que el transporte sea útil, por su influencia en la economía de un país deben observarse las características de la demanda y seleccionar en cada caso el modo que ofrezcan en conjunto las mayores posibilidades de una transportación a bajo costo teniendo presente las políticas de

(7) Cavazos Flores, Baltazar, "Nueva ley federal del trabajo, tematizada y sistematizada", Op. cit., p.p 226 a 227.

11-11-11

desarrollo económico regional, nacional y sectorial, buscando a la vez - el perfeccionamiento particular de los modos de transporte para que cada uno de ellos logre su desarrollo integral dentro de sus propias características. La velocidad de operación en el transporte terrestre constituye en una de las variables fundamentales que determinan la elección de - uno u otro medio de transporte, lo natural por su tecnología y capacidad elaborada de la operación ferroviaria, hace que la carga y descarga requieran de un tiempo considerablemente mayor que el que se necesita para reunir cargamentos para el autotransporte, además el autotransporte una vez cargado puede iniciar la operación lo que se dificulta en el ferrocarril por la programación y movimientos de patio necesarios para el desplazamiento de los trenes. La mayor velocidad de entrega característica del autotransporte, es especialmente importante para los productos perecederos cuya calidad se deteriora con rapidez y por lo tanto su valor, - lo mismo ocurre cuando las condiciones de comercialización imprimen tiempo o programas rígidos de entrega de mercancías; cuando la distancia de acarreo es substancial el tiempo en terminar utilizado por el ferrocarril representa un pequeño porte del tiempo total de transportación, así mismo el costo de terminal tiende a repartirse y va perdiendo importancia a medida que aumentan las toneladas-kilómetros por distancia, las ventajas en el transporte a gran escala por ferrocarril se reflejan en costos mas atractivos con efectos notables a medida que las distancias se incrementan, pero no obstante el autotransporte supera en muchas ocasiones -- esos costos debido a la urgencia del producto en las diversas entidades o por otras causas; por lo general el autotransporte resulta un medio ideal para el transporte a cortas distancias de productos de alta densidad económica o embarques pequeños que se requieren o para los que resul

ta conveniente el servicio de puerta a puerta. Se ha estimado como norma general que el transporte es idóneo casi exclusivamente para el transporte de personas porque la parte que corresponde al transporte de carga es todavía insignificante proporcionalmente al de pasajeros, sin embargo, la expansión de éste servicio ha sido y se espera que sea muy acelerada. Actualmente existe la tendencia en el sentido de incrementar la capacidad de carga de los aviones ya que la transportación de mercancías de alto valor específico encuentra su mejor aplicación en éste medio desde el punto de vista velocidad que redundan en comercialización y economía".(8)

"La autotransportación concebida bajo un riguroso concepto técnico-jurídico, no pudo aparecer sino cuando los primeros caminos adecuados permitieron que surgiera como industria poderosa, así la introducción del autotransporte comenzó aquí en gran escala hasta 1925 año en que la administración pública de Calles dió su primera carretera al país: la México Puebla, no se sospechaba entonces el desarrollo a que estaba destinada la autotransportación ni el efecto considerable que iba a producir sobre los demás sistemas de transporte como tampoco era previsible por completo la magnitud del influjo que habría de ejercer dentro del campo de actividades económicas, nivel de vida e integración social y cultural de los mexicanos. Treinta y cinco años después de que el autotransporte carretero cobró carta de naturalización entre nosotros, sus consecuencias se hacen sentir en los espacios materiales y espirituales de la vida nacional determinadas lo mismo por necesidades de primera magnitud social y económica como pueden serlo la incorporación de regiones que habían --

(8) Barrientos Esparza, Javier A., "Las comunicaciones y los transportes en México", Instituto de estudios políticos, económicos y sociales, PRI, Volumen I, México, D.F., 1975, p.p 127.

permanecido desarticuladas del conjunto patrio. El encauzamiento y organización legal de éste medio de transporte ha merecido especial atención - de las últimas administraciones públicas, cuya política sobre el particular a buscado que los máximos beneficios del incremento autotransportista y del desarrollo de la red caminera se reviertan al conjunto social, merced a una estructuración jurídica de los servicios respectivos fundada en principios de equilibrio y seguridad. Las medidas puestas en vigor y los recursos adoptados durante los últimos años, han tendido por una parte a incrementar la capacidad nacional de transportación y por la otra a fundar las bases de organización interna necesarias para que la industria del autotransporte disfrute del más sólido equilibrio financiero y económico".(9)

"Los trabajadores del autotransporte no se encontraban debidamente protegidos ya que la simple aplicación de la Ley Federal del Trabajo no era - suficiente dada la especial forma en que se presta este servicio, atinadamente el legislador de 1970 incluyó en el capítulo Sexto del título sexto relativo a éstos trabajos para ello tomó como antecedente algunos contratos colectivos ya existentes y las soluciones que al respecto había - emitido la Suprema Corte de Justicia. Hablando en forma específica de la legislación de los transportes de jurisdicción federal en México, podemos decir que una de las obras mas eminentes de los regímenes revolucionarios consiste en la unificación de nuestra legislación vial como resultado de la unidad del Estado y de la estabilidad política lograda paralelamente a la expansión económica del pueblo en la cual destaca el desarrollo ma-

(9) Medina Arbizu, Eduardo, "Aspecto de los transportes nacionales", Investigación económica, Transportes-México, segunda edición, México, D.F., 1962, p.p 85.

terial de los medios de transporte y de las vías de comunicación, su piedra angular es la Ley de vías generales de comunicación vigente, cuyos antecedentes se encuentran en las dos leyes que sobre la materia promulgara anteriormente el ejecutivo federal: La primera de ellas apareció el 31 de agosto de 1931 bajo la administración del Presidente Ortiz Rubio y que fué la primera respuesta al clamor social que desde 1910 demandaba el transporte mayor eficacia como coadyuvante al desenvolvimiento material y de la integración espiritual del pueblo mexicano, éste ordenamiento puntualizó a través de sus preceptos fundamentales lo referente a concesiones sobre vías generales de comunicación, construcción y explotación de las mismas, legisló con particular minucia en asuntos de comunicaciones postales, eléctricas y aéreas, éstas últimas de introducción reciente hacia aquélla época en que por primera vez se armoniza el interés colectivo con el particular en materia de explotación de caminos nacionales, mediante el establecimiento de las funciones legales que corresponden al control de los autotransportes, presta además atención especial a las tarifas generales que se aplicaban a toda clase de transporte y a las que rigen sobre los ferrocarriles. Esa ley vino a modificar los servicios de comunicación y transportes nacionales que con relación a la misma, se hallaban reglamentados apenas por disposiciones desarticuladas entre sí, cuyo alcance jurídico era muy limitado, éste era el caso del código postal, de las leyes de ferrocarril, la de aviación y la de Puentes y caminos. A éste ordenamiento le sucedió en cinco meses después la segunda ley sobre vías generales de comunicación publicada el 28 de febrero de 1932 durante el Gobierno del General Abelardo Rodríguez, la cual a su vez fué derogada al aparecer a la luz pública el 19 de febrero de 1940, bajo el régimen del General Cárdenas; la tercera de las leyes de re

ferencia vigente a la fecha, salvo lo que concierne al régimen legal de explotación de caminos y comunicaciones aeronáuticas (libro segundo, título segundo, capítulo segundo libro cuarto, capítulo I respectivamente)-- que se reformó el 31 de diciembre de 1947 y el 23 de enero de 1950 en cada caso, bajo la administración del Licenciado Miguel Alemán derogando - el sistema de explotación de los servicios públicos de autotransporte a través de los permisos de ruta substituyendole por el régimen de concesiones correspondientes, así como en el aspecto de los aerotransportes introdujo avances jurídicos, políticos y económicos, conforme lo exigían - las nuevas necesidades que en esa materia experimentaba el país. La actual ley de vías generales de comunicación no es sólo un conjunto de disposiciones legales, sino que consigna también los principios económicos -- que rigen el establecimiento y la explotación de los distintos servicios públicos de transporte de jurisdicción federal, conforme a una economía de recursos dentro de la cual el Estado vigila y controla la prestación de los mencionados servicios, en unión de éste código fundamental del -- transporte otras leyes federales (del trabajo, de bienes nacionales, de turismo, de población, etc.) y diversos reglamentos, decretos y demás disposiciones relativas expedidos por los regímenes emanados del proceso -- revolucionario, componen el marco legal y económico de los medios de -- transporte en México y dotan al sector administrativo encargado de las - comunicaciones y transportes, del instrumental jurídico que demanda el - eficaz cumplimiento de la misión social, política y económica que le esté encomendada a los servicios públicos de referencia¹ (10)

(10) Medina Arbizu, Eduardo, Op. Cit. p.p 86.

"El autotransporte se destaca entre los modos con los que se articula el sistema integral de transporte, ya que atiende el 97 % de la demanda de traslado de personas en servicio público y el 80% del movimiento terrestre de carga, aproximadamente debido a su facilidad de acceso a las regiones geográficas además funciona como encadenamiento económico al atender prácticamente todos los sectores productivos y absorber al mismo tiempo como consumidor final una importante cantidad de equipos e insumos provenientes de 45 de esos sectores. La industria del autotransporte ofrece empleos directos e indirectos a muchos miles de personas, en lo que se refiere a la infraestructura del subsector el Estado cuenta con una red carretera de 213,700 Kms. aproximadamente con diferentes tipos de caminos que permiten trasladar a miles de millones de pasajeros y -- millones de toneladas de carga a ésto se agrega la construcción de terminales centrales de pasajeros y centrales de servicio de carga, terminales centrales, terminales rurales y oficinas coordinadoras.

En lo que se refiere en la regulación del servicio de acuerdo a las leyes nacionales, las vías generales de comunicación están bajo la responsabilidad del Estado así como la Ley de Vías Generales de Comunicación establece que a las personas físicas a quienes otorgue concesión y permisos para prestar los servicios regulares de pasaje y carga están obligados a constituirse en sociedades, lo anterior facilita su regulación por parte del Estado ofrece mayores garantías a-1 usuario le da seguridad jurídica a los prestadores del servicio, propicia su desarrollo administrativo y financiero. En lo relativo al transporte de carga, existen dos modalidades: el servicio de carga regular que es muy importante -- puesto que garantiza permanente oferta de transporte entre los centros

productores y consumidores opera en rutas fijas para cada caso y puede trasladar cualquier clase de mercancías. En el servicio especializado de carga los permisos autorizan un tipo determinado de mercancías en vehículos diseñados exprefeso, por todo el territorio nacional se expiden autorizaciones para que los particulares puedan transportar sus bienes en vehículos de su propiedad.

La estructura del transporte carretero: La estructura de la industria del autotransporte está constituida fundamentalmente por la Secretaría de comunicaciones y transportes, la cual cuenta con el apoyo de la Comisión Consultiva del autotransporte, la comisión coordinadora de programas de transporte así como los comités de autotransporte federal y los centros de capacitación. Cada uno de éstos órganos desempeña actividades específicas e importantes en el funcionamiento de ésta industria.

Secretaría de Comunicaciones y transportes: Las funciones de esta Secretaría son las de planear, programar presupuestos, regular y controlar el transporte por carreteras así como la de vigilar la construcción y conservación de las carreteras federales; sobre el particular se puede mencionar que en el servicio de pasajeros existen aproximadamente 617 empresas constituidas con una flota vehicular de 25 mil unidades, mientras que en carga regular están constituidas 1,625 empresas de las cuales 114 operan algunas modalidades de carga especializada no están obligados a constituirse en sociedades sin embargo se cuentan con 1200 empresas integradas en las distintas modalidades, en este servicio existen aproximadamente 38 mil personas físicas con una flota de 40 mil unidades ; la especialidad de los productos del campo no elaborado y animales representa el rubro mas importante, por otra parte, la dispersión de estos permisionarios dificultan su agrupamiento en sociedades.

| Entidad federativa. | CARGA ESPECIALIZADA | CARGA REGULAR | CARGA VARIA | NUMERO TOTAL DE EMPRESAS. |
|-----------------------|---------------------|---------------|-------------|---------------------------|
| AGUASCALIENTES | 13 | 3 | 2 | 18 |
| BAJA CALIFORNIA NORTE | 12 | 30 | 3 | 45 |
| BAJA CALIFORNIA SUR | 7 | 20 | 2 | 29 |
| CAMPECHE | 2 | 5 | 2 | 9 |
| COAHUILA | 24 | 68 | 9 | 101 |
| COLIMA | 3 | 7 | 1 | 11 |
| CHIHUAHUA | 31 | 46 | 6 | 83 |
| CHIAPAS | 11 | 9 | 2 | 22 |
| DURANGO | 8 | 29 | 10 | 47 |
| ESTADO DE MEXICO | 27 | 18 | 4 | 49 |
| GUANAJUATO | 26 | 36 | 9 | 71 |
| GUERRERO | 1 | 4 | - | 5 |
| HIDALGO | 14 | 8 | 1 | 23 |
| JALISCO | 70 | 110 | 14 | 194 |
| MICHOACAN | 30 | 32 | - | 62 |
| MORELOS | 11 | 6 | 1 | 18 |
| NAYARIT | 6 | 11 | 5 | 22 |
| NUEVO LEON | 69 | 200 | 11 | 280 |

| Entidad Federativa | CARGA ESPECIALIZADA | CARGA REGULAR | CARGA VARIA | NUMERO TOTAL DE EMPRESAS |
|--------------------|---------------------|---------------|-------------|--------------------------|
| OAXACA | 18 | 16 | 6 | 40 |
| PUEBLA | 48 | 58 | 10 | 115 |
| QUERETARO | 17 | 10 | 1 | 28 |
| QUINTANA ROO | 1 | 3 | — | 4 |
| SAN LUIS POTOSI | 29 | 23 | 3 | 55 |
| SINALOA | 20 | 15 | 3 | 38 |
| SONORA | 28 | 32 | 10 | 70 |
| TABASCO | 11 | 5 | 3 | 19 |
| TLAXCALA | 5 | 4 | — | 9 |
| TAMAULIPAS | 72 | 69 | 23 | 164 |
| VERACRUZ | 54 | 62 | 32 | 148 |
| YUCATAN | 7 | 16 | — | 23 |
| ZACATECAS | 15 | 3 | — | 18 |
| VALLE DE MEXICO | 336 | 304 | 144 | 784 |
| TOTALES | 1026 | 1262 | 317 | |
| TOTALES GENERALES | | | | 2605 |

FUENTE: Dirección General de Autotransporte Federal, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Junio de 1986.

COMISION CONSULTIVA DEL AUTOTRANSPORTE.

Esta comisión es un órgano que completa la estructura institucional del transporte carretero ya que tiene por objeto coordinar las actividades de las dependencias públicas que están relacionadas con el desarrollo carretero, este órgano está presidido por el Secretario de Comunicaciones y Transportes.

COMISION COORDINADORA.

Dentro de esta comisión están agrupados los sectores: público, privado y social con el fin de prever y atender de la mejor manera posible a las grandes demandas de servicios con la participación de todos los medios de transporte.

COMITES DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL.

Los comités son órganos de consulta de la Secretaría de Comunicaciones y transportes y están divididos en: Estatales, regionales y de ruta para los servicios de pasaje y carga, - por otra parte los comités técnicos agrupan a los prestadores del servicio por áreas, rutas y especialidades". (11)

A lo anterior cabe agregar que los comités de autotransporte federal son órganos de la Cámara Nacional de la industria del auto-transporte, y por un acuerdo celebrado en 1977 es un órgano de consulta obligatoria a la Secretaria de Comunicaciones y transportes.

(11) Secretaria del trabajo y previsión social, "GUIA RELATIVA A LA LOCALIZACION DE LAS EMPRESAS CONCESIONARIAS DE AUTOTRANSPORTE PUBLICO FEDERAL", Secretaria del Trabajo y Previsión Social, 1980-1984, México, D.F, 1986, p.p 9 a 12.

1.4 Definición de autotransporte.

Para poder presentar la definición de autotransporte primero plantearé la definición del transporte en general y algunos aspectos sobre el mismo.

TRANSPORTE.- "En un sentido genérico representa el hecho de llevar un objeto o una persona de un lugar a otro utilizando cualquier modo de locomoción tiene importancia jurídica - como contrato de esa índole. En el de cosas o mercaderías quien hace el transporte se llama transportador y está obligado a hacer la entrega al destinatario en el lugar determinado por el expedidor". (12)

TRANSPORTE DE COSAS.- "Contrato en que una de las partes (el porteador) se obliga mediante cierta retribución (el -- porte) a llevar de un punto a otro, de no encargar la ejecución a un tercero (dependiente suyo o relacionado con él) las cosas que al tal fin le sean entregadas y ponerlas a disposición de la persona a la cual van dirigidas, el destinatario que puede ser el mismo que el expedidor u otro sujeto distinto". (13)

TRANSPORTE TERRESTRE.-"Es la conducción de personas - o mercaderías de un punto a otro por vías terrestres, entendiendo por ellas, negativamente las que no sean marítimas, ni fluviales, ni aéreas. El transporte lo puede efectuar una persona, un
(12) Osorio, Manuel, "Diccionario de Ciencias Jurídicas, políticas y sociales", Editorial Heliasta, Buenos Aires, Argentina, 1974, p.p 760.

(13) Idem.

animal o un vehiculo o todos ellos, como en los antiguos carruajes de tracción a sangre". (14)

CARTA DE PORTE.-"Titulo legal que puede ser nominativo, a la orden o al portador del contrato de porte entre el cargador y el transportista (llamado también porteador o acarreador) cuyo contenido sirve legalmente de titulo probatorio de los derechos y obligaciones de cada una de las partes contratantes, en dicho documento se hacen constar el nombre y domicilio del cargador, del transportista y de la persona a quien se han de entregar los efectos, así como el lugar en que se ha de hacer la entrega, la designación de las mercaderías cargadas con determinación de calidad, cantidad, marcas exteriores, clase y condiciones de embalaje, el precio del flete y la expresión de si está o no pagado, plazo de entrega de la carga, y las demás circunstancias que hayan entrado en el conveio. En el contrato de fletamiento la carta de porte se denomina también conocimiento de embarque".

(15)

TRANSPORTE.-"Actividad económica que tiene por objeto el desplazamiento en el espacio de las personas, cosas, energía".

(16)

(14) OSORIO, Manuel, Op. cit., p.p 760.

(15) Ibid., p.p 110.

(16) BRIGNONE, Andrea, BONASSIES, Pierre, "Enciclopedia Gran Larousse Universal", Tomo 40, Plaza & Janes, S.A Editores, Toronto-URSS, Barcelona, España, 1982, p.p 12478.

NATURALEZA DEL TRANSPORTE.-" El transporte tiene do--
ble faceta, por una parte es un servicio en el que como tal exis-
ten: la necesidad de limitar los tiempos de almacenamiento de --
los productos,diversas tarifas según los trabajos a efectuar y -
empleo de un importante porcentaje de mano de obra". (17)

LA TARIFICACION DEL TRANSPORTE.-"Esta es muy compleja
ya que entran en juego numerosos parámetros, el más importante -
de ellos es la capacidad de transporte, en efecto para hacer --
frente en un momento dado a determinada demanda, el transportis-
ta deberá llevar a cabo ciertas inversiones, realizadas éstas se
encontraba a todo lo largo del año deducidos los tiempos de repa-
raciones, en posesión continuada de una determinada capacidad -
de transporte. Desafortunadamente la demanda no es constante sino
estacional y ligada a la coyuntura del momento, todo ésto es to-
davía mas para el organismo que ha realizado instalaciones fijas:
aeropuertos, puertos, autopistas, etc. Por ello se ha considera-
do también una tarificación que permita tener en cuenta la exis-
tencia de temporadas punta llamadas así y otras en las que por -
el contrario el trabajo es escaso". (18)

REGLAMENTACION DE LOS TRANSPORTES.-"El control del Es-
tado sobre las empresas de transporte, ninguna empresa puede efe-
ctuar transporte público, es decir, transporte por cuenta de otro

(17) BRIGNONE,Andrea, "Enciclopedia Gran Larousse Universal",Op.
cit. /p.p 12478.

(18) Ibid., p.p 12479.

si no esta debidamente registrada y autorizada. Las tarifas del -
transporte así como la documentación incluye no solamente la es--
cala de precios, sino también las condiciones generales del trans-
porte, plazos, condiciones para la toma de cargas y responsabili-
dad deben estar sometidas a la autorización de la administración.
(19)

EL AUTOTRANSPORTE.- "Es el desplazamiento o tras-
lado de personas o cosas de un lugar a otro utilizando para dicho
fin el transporte carretero". (20)

1.5 Definición de transportista.

"Empresa de prestación de servicios, que ayuda a
los expedidores a proyectar, organizar y llevar a cabo el transpor-
te a acarreo de mercancías. Antes de concertar un contrato, el -
transportista elabora un estudio del precio del transporte, de los
medios apropiados de embalajes y acondicionamiento necesarios, --
del seguro, etc, teniendo en cuenta la naturaleza de su mercancía
su peso, su volumen, su valor, las cláusulas del contrato mercan--
til, las condiciones de entrega y los plazos convenidos. Desde el
punto de vista jurídico el transportista actúa como un simple man-
datario de su cliente o bien en calidad de comisionista de trans-
porte, en el primer caso el transportista se ciñe dentro de unos --
(19) = "Enciclopedia Gran Larousse Universal", Op. cit., p.p 12479.

(20) Idem.

límites bien determinados a las instrucciones de su cliente; en el segundo caso por el contrario se compromete a llevar la mercancía desde el punto de partida hasta su destino utilizando la ruta y los medios que prefiera, ésta fórmula se emplea cada vez más. Los pequeños transportistas también pueden ofrecer sus servicios directamente a los expedidores sin embargo, este tipo de gestiones apenas se practican con el objeto de evitar la competencia con los agentes de transporte que disponen de una gran parte del flete". (21)

En la actualidad lo anterior se practica con mucha frecuencia y lo -- cual es una gran desventaja para el pequeño transportista debido a -- que tiene que esperar a que los agentes de transporte mediante una -- comisión les ofrezcan viajes, pero claro está a los intereses de los agentes de transporte.

(21) "Enciclopedia Gran Larousse Universal", Op. cit., p.p 12489.

C A P I T U L O II.

ANTECEDENTES HISTÓRICOS.

INTRODUCCION.

2.1 EVOLUCION DEL TRANSPORTE EN MEXICO.

a) ETAPA PREHISPANICA.

b) ETAPA COLONIAL.

c) ETAPA CONTEMPORANEA.

2.2 LA IMPORTANCIA DEL AUTOTRANSPORTE EN NUESTROS DIAS.

C A P I T U L O I

ANTECEDENTES HISTORICOS.

INTRODUCCION.

El transporte ha sido importante no solamente en nuestro país sino también en el mundo, la forma conocida más primitiva del transporte es la del hombre que valiéndose de su propia fuerza llevaba cargas sobre hombros y espalda, después utilizó la fuerza de los animales, las balsas y las canoas le servían para el transporte con el que aparecieron los primeros carros y carretas cambiando con ello el curso de la vida humana.

Para hacer una exposición evolutiva del transporte en nuestro país vemos que los transportes caminan en forma simultánea del desarrollo económico, político y social en cualquier Nación y como por lo tanto repercuten en la actividad y en múltiples aspectos de la vida nacional ya que su progreso y su vitalidad constituyen un sistema de irrigación de los pueblos, vemos con esto que para el hombre desde sus inicios el principal problema fué el traslado de su persona, de los productos que elaboraba por lo que en su época se pensó en el transporte. Con la evolución y progreso de los pueblos fueron viendo la manera de poder dirigirse a otros, ya sea que fuera para el comercio o para poder cumplir con una de sus principales funciones como es el aspecto social que por su naturaleza necesita de -

la convivencia ya que el hombre jamás podría vivir aislado por que - sus necesidades así lo requieren y no podría desarrollar factores importantes como son: su capacidad económica y su comercio tanto exterior como interior.

De lo anterior se desprende que el transporte en general - no es solo importante en cuanto a la cuestión económica como lo he - mencionado anteriormente sino también en el aspecto social puesto -- que existe y debe de existir una constante comunicación entre los seres humanos.

2.1 EVOLUCION DEL TRANSPORTE EN MEXICO.

a) Etapa prehispánica.

"Para hacer una exposición del proceso evolutivo del transporte en nuestros días es necesario remontar a la época prehispánica, donde éste aparece representado por la combinación de los factores TAMEME VEREDA que se cita solamente como un antecedente histórico representativo del primitivismo de esa época y que fue un oficio más que de tipo social acorde con la fauna de nuestro país, ésta a consecuencia de la extirpación de su primitiva población equina hace tal vez 20,000 años, no proporcionaba ninguna especie animal utilizable como fuerza de tiro o de carga para el hombre, ante esta difícil situación el TAMEME (cargador indígena) cumplió con su cometido al movilizar enormes volúmenes de carga a grandes distancias, promoviendo el intercambio comercial de los centros productores y de consumo de Anahuac con lugares tan remotos como Jalisco, Guatemala y Honduras; en formas análogas las veredas cumplían además de un papel comunicativo, una función política consistente en mantener férreo dominio sobre los pueblos sojuzgados componentes del heterogéneo Imperio Mexicano. Las calzadas construidas por los aztecas son un vivo testimonio del avance de su cultura, es suficiente mencionar las actuales carreteras a Cuernavaca y Veracruz fueron construidas en base a los trazos de estos viejos caminos que prometían una fluida corriente

humana y de mercaderías tan eficaz, que era normal la transportación de pescado fresco desde lo que actualmente es Veracruz hasta la capital del Imperio Azteca por medio de un efectivo sistema de relevos. La gran Tenochtitlán construida sobre un lago estaba comunicada con tierra firme por cuatro amplias calzadas, el resto de tráfico urbano se efectuaba por medio de canoas algunos de los centros que hasta hace poco han tomado auge turístico eran ya ampliamente conocidos y aprovechados como lugares de descanso, como es el caso del puerto de Zihuatanejo, Cuernavaca y algunas otras zonas situadas en las costas del Caribe y del Golfo. La explotación de esos caminos eran por lo regular utilizados por la clase Pochteca, comerciantes que promovían el intercambio de variadísimas mercancías, haciendo que nuestros mercados como el de Tlatelolco uno de los más organizados y surtidos de su siglo; se previó en la legislación azteca que los viajeros en caso de necesidad podían disponer de los dos primeros surcos de los sembrados que bordeaban el camino para su alimentación durante el viaje. En esta forma ya fuera por medio de veredas o calzadas puede afirmarse que nuestro país estaba primitivamente comunicado en casi todas las direcciones, marcando éstos rudimentarios caminos la pauta para las modernas carreteras contemporáneas". (22)

(22) PERERA MORALES, Carlos, "Los trabajadores del autotransporte foráneo de pasajeros en la nueva Ley Federal del Trabajo", UNAM, TESIS, México, 1971, p.p 28 y 29.

b) Etapa colonial.

"En el tiempo de la Colonia se puede afirmar con certeza que el sistema de comunicaciones constituía ya un verdadero antecedente del transporte en general y del autotransporte en particular, - al parecer, en los campos las poblaciones de nuestro país la bestia - de carga y como consecuencia vehículos de tracción animal y vías terrestres de considerable extensión, elementos materiales introducidos en el esquema del transporte por conquistadores, colonos y Gobiernos Virreinales, como complemento de éstas innovaciones surge un vasto -- conjunto de actividades conexas de suma importancia en el orden económico impulsadas principalmente por el uso de la rueda y el arado, sin embargo a pesar de esto, la liberación del TAMEME, que se siguió utilizando prefiriendo los españoles la conservación de éste rudimentario medio de transporte al prohibir a los indígenas el uso de las bestias de carga. Las vías de comunicación de la Colonia nunca fueron -- suficientes para satisfacer sus necesidades en este aspecto y mucho -- menos para lograr la vinculación regional puesto que no fueron proyectadas para alcanzar éste objetivo; por otra parte la orografía áspera de nuestro territorio, obstáculo insuperable para las fuerzas de -- la Colonia, además la actitud de España que deliberadamente postergó -- su desenvolvimiento para mantener la situación de atraso y aislamiento favorable a los conquistadores, la política seguida por España hizo que el país fuera organizado casi exclusivamente como productor de oro y plata, ésta política contribuyó al motivo del atraso de la Nue-

va España durante 3 siglos representado por el estancamiento agrícola insignificancia de la industria e insuficiencia del comercio incluyendo además el pensamiento de los conquistadores de enriquecerse mediante los negocios mineros menospreciando las demás actividades y riquezas del país, por ésta importante razón la estructura vial y el transporte fue concebida atendiendo a la demanda minera favoreciendo e incrementando por disposiciones legales que abogaban a la industria y - al comercio cuyo principal objetivo era la apertura y la habilitación de puertos a través de canales que pudiera fluir la riqueza minera hacia España. Los grandes centro demográficos florecieron casi invariablemente al lado de los núcleos mineros tales como: Guanajuato, Real del monte, Taxco, Zacatecas, Fresnillo, Sombretete y Parral comunicados a la Capital y Veracruz por caminos reales que actuaron como arterias conductoras del caudal de minerales preciosos que alimentaron la carrera de conquista del Imperio español; durante esa época y determinado por la industria minera, surge y se desarrolla el primitivo medio de transporte de la ARRIERIA, que apareció en nuestro territorio por todos los rumbos extendiéndose hasta centroamérica, con respecto a la arriería cabe señalar que debía constar de por lo menos 5 bestias - por cada arriero para que resultara costeable conducir la carga!" (23)

(23) PERERA MORALES, Carlos, Op. cit., p.p 30.

"En esta forma la Nueva España estuvo cruzada por caminos longitudinales y transversales que comunicaban con los diversos fundos mineros. Los LONGITUDINALES fueron 2: UNO conectó a México pasando por Pachuca, Guanajuato, Zacatecas, Durango, y Chihuahua, con ramificaciones a San Luis Potosí y Monterrey; el SEGUNDO comunicó a México con Guatemala pasando por Oaxaca. Los principales caminos TRANSVERSALES fueron los siguientes: de México a Veracruz por Orizaba, de México al mismo puerto por Puebla y Jalapa, de México a Acapulco por Cuernavaca y Chilpancingo, de Zacatecas a Nuevo Santander (Tamaulipas), de Guadalajara a San Blas, de Valladolid (Morelia) a Colima, de Durango a Mazatlán. También se construyó una carretera de México a Toluca y en general se mejoraron otros caminos menores que conducían a los minerales. Para darnos una idea de las dificultades e imperfecciones del transporte de esa época se incluye el siguiente fragmento de una relación publicada a fines del siglo XVIII, que también hace referencia al gravamen que constituyeron los fletes en el comercio de la -- Colonia:"En los caminos no se ve otra cosa que embarazos para transitarlos, los pedregales, lodazales, barrancos y cuestras, son muy frecuentes los ríos y arroyos de alguna consideración no se halla mas -- que uno que otro puente, agregándose que los agujajes suelen estar a tan largas distancias que los arrieros se ven precisados a andar 2 -- jornadas regulares en un día o extraviar el camino por parajes peligrosos de mucho rodeo, por éstos inconvenientes tan notorios se experimentaban precios excesivos en los fletes; en algunos parajes de -- adentro en que la tierra es dura, llana, limpia de pedregales y sin ríos hacen uso de las carretas tiradas por bueyes y conducen cada --

carga de maíz por 2\$ por flete". Este fragmento nos pinta en forma clara los problemas y vicisitudes del transporte, así como su repercusión económica en esa época; el Barón de Humboldt refiere que sería posible viajar de la capital de la República a Guanajuato, Durango, Chihuahua, Valladolid, Guadalajara y Perote en coche, pero a causa del mal estado de los caminos no se había establecido una carretera regular predominando el uso de acemilas por lo que millares de mulas y caballos formando grandes caravanas generalmente conducidos por mestizos e indígenas cruzaban los caminos de México, apesar que durante este periodo se construyó el camino que iba de México a Acapulco, no se le dió a este puerto la importancia que se merecía por ser uno de los 2 puertos habilitados para el tráfico oceánico (el otro era Veracruz) ya que por sus muelles se enviaban las mercancías europeas con destino a Perú y a las Filipinas y se recibían la plata peruana, las especias, sedas, perlas, porcelana fina y marfil procedente de Oriente, al existir 2 puertos acondicionados al tráfico marítimo se hizo notorio el atraso de las vías respectivas aparte de lo que ya se ha mencionado en la comunicación terrestre". (24)

"En este estado de cosas sorprende a nuestro país la etapa de la Independencia y el liberalismo situación que persiste hasta casi terminar la primera mitad del siglo XX, las condiciones deplorables por las que atravesaban la agricultura, la industria, el comercio y aún la minería; el monopolio de los escasos bienes en manos privilegiadas (24) PERERA MORALES, Carlos, Op. cit., p.p 31.

y las convulsiones políticas aunado todo esto con la exigua intercomunicación de los centros de actividad produjo un estancamiento en la situación económica del país; este período de guerra civil y extranjera, en lugar de impulsar la construcción de medios de comunicación contribuyó a acelerar la destrucción por efecto del tiempo y el descuido al inutilizar algunos tramos y derribar puentes para obstruir la acción del enemigo. En México ya existían y eran utilizadas anteriormente las diligencias pero prestando un servicio al público y de una manera comercial fué después cuando el Coronel Manuel Antonio -- Valdés originario de ésta ciudad que propuso al Virrey de Revillagigedo establecer una casa de coches que se alquilaran por horas y habiendo aceptado el mandatario la propuesta, por decreto del 20 de junio de 1793, se concedió al susodicho el privilegio para introducir ésta mejora. El servicio periódico de diligencias entre México y Guadalajara quedó establecido el 1 de marzo de 1794, la diligencia de 4 asientos y tirada por 12 mulas salía de México los días primeros de cada mes y de Guadalajara los días 16 empleaba doce días en su recorrido. La primera línea de diligencias entre la ciudad de México y Veracruz la establecieron 3 norteamericanos de 1830, el viajero francés Mathieu de Fossey (1830), afirmaba que fué un compatriota suyo -- llamado Faure, quien organizó este medio de transporte, a Don Manuel Escandón un hombre de visión excepcional se debe el establecimiento definitivo de esta línea de diligencias en nuestro País. Además de --

la lentitud de los viajes había que agregar la incomodidad resultado del mal estado de los caminos, en su mayoría las diligencias siguieron las rutas inicialmente trazadas por los arrieros, soportando en consecuencia las múltiples peripecias con las que éstas tropezaban: pedregales, lodazales, barrancas, arroyos, etc, además de éstas dificultades a la que estos hombres y gentes tenían que enfrentar se vino agregar el peligro de los asaltantes que estaban por los caminos que circulaban las diligencias siendo por todas éstas circunstancias una verdadera aventura hacer un largo viaje por éste medio de transporte mientras las naciones mas civilizadas disponían ya en ese tiempo excelentes transportes y caminos (redes ferroviarias y carreteras) que correspondían eficazmente a sus respectivas demandas económicas, políticas, sociales y culturales, México se encontraba preso aún en el pasado". (25)

"Sin embargo a pesar de la situación en que se encontraba el País fué en la Revolución de Ayutla o el primer gran triunfo liberal mexicano lo que abrió nuestras ventanas a los vientos de renovación que soplaban en el mundo, Don Benito Juárez desde 1848 había expuesto ante el congreso de su natal Estado la apremiante necesidad que existía de establecer vías de comunicación, ferrocarriles particularmente que -

(25) BRAVO, Carlos, GOMEZ PEREYRA, Gonzalo, "Apuntes para la historia del autotransporte", Dirección General del autotransporte federal, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Segunda edición, México, D.F, 1983, p.p 7,8 y 9.

permitiera la circulación de la riqueza "Facilitemos nuestra comunicación con el extranjero y con los demás Estados de la República - abriendo nuestros puertos y nuestros caminos, dejemos que los frutos de primera necesidad, de utilidad y aún las de lujo, se introduzcan sin gravámenes ni trabas y entonces lo habremos logrado todo". Posteriormente de ser vencida la reacción conservadora mediante la Guerra de Tres años y la lucha contra el Imperio de Maximiliano, el País estuvo en posición de estructurar su economía conforme a la doctrina del partido vencedor y así mismo, pudo iniciar bajo los inicios del juarismo la construcción de ferrocarriles, se vislumbraba en los servicios de una cabal y adecuada estructura del transporte el único remedio eficaz para la insuficiencia económica, la precaria vida del Estado y el atraso social de la Nación mexicana. Este clima favorable a la implantación de transporte que estuvieron a la altura de la época desembocó al fin en una obra de gran envergadura: el ferrocarril a Veracruz puesto en servicio por el Presidente Lerdo de Tejada el 1^o de enero de 1873 hacia la en que el gobierno de Anastacio Bustamante otorgó a Francisco de Arrillaga la primera concesión para el objeto mencionado (Pensamiento económico y las condiciones y vivir nacional correspondientes a la época histórica durante la que fué concesionado, construido y proyectado el ferrocarril) el 22 de agosto de 1873 Europa significaba algo más que la distante matriz cultural y el vivero ideológico a cuyo influjo venían germinando las mudanzas sociales y políticas de México, puesto que también era surtidor de muchísimos satisfactores económicos a la vez -

que era marcador de diversos productos de la República, por consi--
guiente si dependíamos de Europa en tantos sentidos y si su instru-
mental técnico, artículos comerciales, literatura, arte, filosofía
y pensamiento doctrinario penetraban al país por Veracruz, era vi--
tal una vía férrea entre ese puerto y la capital, a tal causa hemos
de atribuir el que frustrado el primer intento de construcción de -
dicho ferrocarril se procurara un nuevo intento para mantenernos -
en comunicación! (26)

Como lo mencione anteriormente a fines de 1850 fué inaugurado el pri-
mer tramo del ferrocarril que abarcaba un recorrido de 13 kilómetros
entre Veracruz y un punto denominado el Molino, así mismo se puso en
servicio el ferrocarril México-Guadalupe-Hidalgo, y no fué sino has-
ta el 1^o de enero de 1873 durante el gobierno de Lerdo de Tejada --
cuando se puso en servicio el ferrocarril de México a Veracruz , la
construcción de ésta vía ferroviaria que se llevó a cabo durante 3
años de turbulencia política y militar, hubo que vencer los obstácu-
los presentados por la orografía de nuestra patria, así como la li-
mitación impuesta por la difícil situación económica del pueblo y -
gobierno, indica el primer gran esfuerzo por comunicar eficientemen-
te puntos distantes, así mismo nos indica la dependencia con el --

(26) MEDINA ARBIZU, Eduardo, Op. cit. p.p 90.

viejo continente al representar Veracruz una puerta hacia su civilización e ideología, mientras que los caminos carretos permanecían en un punto del olvido que el 12 de junio de 1885 se dictó una Ley - en la que se ordenaba el cuidado y conservación de los antiguos caminos estuvieran a cargo de los gobiernos locales ésta disposición vino a recaer en los Municipios que se encontraban en ruinas económicamente en tal situación los caminos carreteros y reales (arriería) se convirtieron prácticamente en intransitables, con excepción de los que eran utilizados por las compañías de diligencias que se veían obligadas a tomar la iniciativa en la conservación de los caminos por los que transitaban, ésta deplorable política se prolongó hasta el año de 1925. (27)

"En la etapa Porfirista, los temores a la ingerencia del capital -- norteamericano en nuestra economía fundaron la directriz política - que obligó al Presidente Lerdo a dejar en suspenso cualquier proyecto de vía ferroviaria al norte interponiendo entre ellos y nosotros "el desierto", el violento arribo del General Porfirio Díaz al poder a fines de 1876 significó un cambio a fondo: el aspecto económico general quedó caracterizado por su afán de atraer el capital extranjero sobre todo norteamericano ofreciéndole condiciones muy --

(27) MEDINA ARBIZU, EDUARDO, Op. cit., p,p 91.

ventajosas, los primeros 22 años del Gobierno Porfirista se caracterizaron por una desbordante inversión de capital norteamericano éstos determinaron el trazo y longitud de las vías para beneficio propio y no para responder a las realidades y exigencias de México!" (28)

"Este largo período que abarcó el porfirismo también se caracterizó por el impulso al aspecto ferroviario, siendo el único que tuvo importancia en el campo de los transportes al producirse una desbordante inversión de capital norteamericano, que de acuerdo a su conveniencia determinó el trazo de las vías motivando en la mayoría de los casos su prolongación innecesaria con el único objeto de aprovechar al máximo al subsidio oficial por kilómetro construido. Así -- mismo éste período de estancamiento en el transporte por caminos -- concluyó también la época revolucionaria en el que prácticamente se vivió a bordo de los ferrocarriles siendo hasta entonces cuando se logró un positivo beneficio en la construcción de éstos, al servir de medio de contacto entre los sectores de la población, siendo posible que por primera vez en muchas generaciones conocieran los más lejanos rincones de la geografía de su patria!" (29)

(28) MEDINA ARBIZU, Eduardo, Op. cit., p.p 91.

(29) PERERA MORALES, Carlos, Op. cit., p.p 35.

c) "La etapa contemporánea: Cuando concluyó el período violento de la Revolución mexicana y la tremenda fuerza material e ideológica que había generado, adoptó los pacíficos cauces de la construcción en común, los regímenes políticos emanados de ella pudieron dar vida institucional al transporte plasmando así las inaplazables demandas populares que en éste respecto bullían dentro del propio movimiento (A ése objeto ha incurrido el cuerpo de leyes, reglamentos y disposiciones particulares que codifican la transportación nacional).⁽³⁰⁾ "En 1925 se creó la comisión nacional de caminos, que en sus inicios no siguió un programa debidamente planeado si no que trató de comunicar a la Capital con las ciudades más próximas razón por la cual fué construída la carretera México-Puebla, a partir de ésa fecha el Gobierno mexicano ha dedicado mayor atención a ésta rama de las comunicaciones, ésta actividad constructiva ha sido desarrollada casi exclusivamente por el sector público representado por la Secretaría de Obras Públicas (actualmente Comunicaciones y Transportes) colaborando en ocasiones otras entidades oficiales, sin embargo, es necesario extender aún mas la red de carreteras. Hasta 1963 la red caminera por cooperación entre los Estados de la Federación abarcaba 32, 391.9 kilómetros de los cuales están en brecha -

⁽³⁰⁾ MEDINA ARBIZU, EDUARDO, Op. cit.92.

3,924.9 kilómetros; 5,157.5 kilómetros en terracería; 14,404.6 kilómetros revestidos y 9,504.9 kilómetros pavimentados, además del fomento que se ha tratado de dar impulso a la intervención de los particulares está en este programa constructivo, ejemplo de dicha intervención está la autopista México-Cuernavaca, que señalo los inicios de los caminos de peaje tomando auge este tipo de carreteras a causa de que sus ingresos reinvertidos permiten la construcción de nuevas vías camineras, en la actualidad la operación de éstos caminos está a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y transportes, Caminos y Puentes Federales de ingresos y las Juntas Locales de Caminos; nuestro país ha concluido totalmente el tramo que le corresponde de la carretera Panamericana, que atravesado por el centro del territorio mexicano permite viajar desde Alaska hasta Panamá. Para la construcción de ésta red de carreteras nuestro Gobierno ha tenido que recurrir a diversos medios a fin de allegarse recursos, siendo la primera de ésta medidas la creación del impuesto que grava el consumo de la gasolina, esta fuente de recursos y otras similares, no eran aún lo suficiente para continuar con el plan constructivo que requería de inversiones tan fuertes por lo tanto se buscaron otras medidas necesarias para cumplir con ese plan mencionado anteriormente, se tuvo que recurrir a préstamos, inversiones por medio de emisiones sucesivas de bonos, el primer decreto autorizando una emisión de bonos de Nacional Financiera se publicó en 1935 repitiéndose a partir de ese momento con frecuencia, para tener una idea

más completa de la importancia de esta fuente de financiamiento, basta mencionar que durante el período gubernativo del General Manuel Avila Camacho, los recursos obtenidos por este medio representaban un 78% del monto invertido en caminos y solamente un 22% provenía de la recaudación de impuestos". (31)

La importancia del autotransporte en nuestros días.

"La introducción del vehículo automotor en México tuvo efecto a principios del siglo pero tuvieron que transcurrir aproximadamente 15 años para que éstos vehículos se utilizaran en el transporte de pasajeros como objeto de lujo y curiosidad, se inició el servicio primero como coches de alquiler y posteriormente con motivo de una huelga de la compañía de tranvías en 1917 se improvisaron elementales camioncitos para cinco pasajeros montando sobre bastidores de coches: viguetas de madera, tablas y manteado para transportar al público que utilizaba los servicios de tranvías, antes se había realizado intentos de implantar servicios mas o menos regular que fracasaron por razón del pésimo estado de las calles y la poca atención de las autoridades; pasada la huelga de los tranvías ya no fué posible para éstos recuperar su clientela, haciendose el negocio cada vez más atractivo para los camioneros, que no tenían rutas específicas ante esta situación de anarquía pronto apareció el fantasma de la competencia, tanto en los propios camioneros como con los tran-

(31) PERERA MORALES, Carlos, Op. cit, 35 a la 37.

Vías originando a la vez actos violentos. El nacimiento de la ruta y de la línea ocurrió de manera espontánea por la imposición violenta que realizaron los camioneros que vivían y operaban en un mismo rumbo de la ciudad, al agruparse y no permitir que otras intentaran la explotación del trayecto que ya consideraban propio. Se entiende por línea: "el agrupamiento espontáneo de permisionarios que realizan un servicio de autotransporte en determinada "ruta", que se conoce como el itinerario fijo que sigue un camión en su servicio habitual". En el año de 1918 se expidieron las primeras disposiciones reglamentarias con respecto al autotransporte, en las que se estableció la condición de obtener un permiso especial para circular, mismo que se obtenía cubriendo requisitos mínimos dando por resultado la saturación de vehículos y haciendo incosteable la explotación, en -- 1922 se organizó una manifestación que terminó en motín, para inconformarse con esta situación, a pesar de todo consiguió su objetivo -- al proceder el Gobierno del general Obregón al cierre de rutas, exigiéndose consecuentemente al agrupamiento de líneas para la aplicación de la nueva política de tránsito. Con el fin de evitar pugnas por competencia desordenada se acordó la creación de un organismo -- que impusiera la armonía, constituyéndose el centro de choferes -- que al unificarse con la Federación Camionera del Distrito Federal, dió origen a la Alianza de Camioneros de México, que al principio -- solamente agrupaba a las líneas del Distrito Federal pero con el -- transcurso del tiempo se anexaron a ellas las líneas foráneas y los

grupos organizados del transporte de las ciudades más importantes de la República. El autotransporte foráneo se desarrolló bajo condiciones similares a las ya descritas del transporte urbano del Distrito Federal operando por libre iniciativa, sin restricciones ni reglamentaciones de alguna clase por parte de los Gobiernos locales, ni Federal, sin embargo, se aprovechó en gran parte la experiencia sufrida por los camioneros urbanos, en la mayoría de los casos el camionero de servicio foráneo iniciaba su servicio aún antes del establecimiento de las carreteras, aventurando su equipo por brechas que el propio vehículo abría, éstos camioneros a través de penas indecibles, de esfuerzos inauditos obtuvieron permisos arruinando su salud y economía, creando la necesidad del servicio la Ley de Vías Generales de Comunicación, en un acto de justicia, asimila a éstos pioneros incorporándolos a la Jurisdicción Federal para no quedar excluidos por competidores capaces de prestar un mejor servicio. A partir de 1919 se emitió copiosa legislación que reglamentaba la explotación de las carreteras mexicanas por los autotransportistas, viéndose incrementada y reformada sobre todo después de la iniciación de la política de carreteras de 1925, a través de todas las legislaciones se ha plasmado los aspectos que ha considerado el camionero nacional como las conquistas del autotransporte producto de las luchas gremiales iniciadas en 1917, siendo éstos aspectos los siguientes: a) Mexicanidad del autotransporte, que se controla mediante

la presentación del acta de nacimiento de cada concesionario.

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

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

d) El cierre de rutas que se expresa en la exclusividad de la explotación de una ruta para una sola empresa y que se ha traducido en la concesión de este servicio público". (32)

El sistema de autotransporte en México.

Desde algunos años a la fecha el autotransporte ha recibido un empleo preponderante en relación a los demás medios de transporte en México, ya que, por las condiciones orográficas, es el medio más apropiado de transportar económicamente volúmenes regulares de mercancías a través de su disforme superficie, es fácil comprender que para el movimiento de grandes volúmenes de carga resulta ideal el uso de los ferrocarriles pero también cabe considerar los obstáculos a vencer así como la cuantiosa inversión que requería la construcción de la vía férrea. El transporte aéreo que también está logrando

(32) PERERA MORALES, Carlos, Op. cit. 37 a la 40.

un desarrollo notable por la rapidez incomparable que ofrece desgraciadamente se limita a reducidos pesos y volúmenes en su carga además que el costo resulta en ocasiones prohibido para hacer uso constante de él, mismo motivo por el que regularmente se emplea de preferencia para el traslado de urgencia para grandes distancias o -- para transportar mercancías de fácil descomposición, por lo que se refiere al movimiento de pasajeros prevalece una situación similar intermedia con relación al ferrocarril y a las aeronaves, ya que, -- con respecto del primero resulta menos cómodo compensando ésta desventaja con la rapidez que ofrece y en relación con el segundo compensa la lentitud del servicio con precios considerablemente más -- reducidos, mucho más al alcance de la población. El transporte por agua se divide en transporte fluvial y marítimo, anteriormente el -- transporte fluvial en nuestro país se utilizaba principalmente en -- lugares inaccesibles para otros medios de locomoción revistiendo una importancia raquítica en el marco económico de nuestra patria, el transporte por mar no había recibido la importancia que se merecía, en la actualidad es al contrario ya que aproximadamente el 90% de la carga al exterior se hace por vía marítima.

Según cálculos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y -- del Banco de México: más de las tres cuartas partes de la carga total del

país son desplazadas utilizando el autotransporte, por lo que se refiere al transporte de pasajeros es mayor el porcentaje todavía. Visto lo anterior se puede deducir brevemente que uno de los medios de comunicación más importante son los transportes marítimo, aéreo y terrestre, de éste último es el que en la actualidad mas preponderancia a tenido en nuestros días sin embargo, dentro del transporte terrestre (ferrocarril y carretero) el autotransporte se ha destacado como un medio más fácil y económico. (33)

(33) Cfr. PERERA MORALES, Carlos, Op. cit. p.p 40 y 41.

C A P I T U L O III.

COMISION NACIONAL DE LOS SALARIOS MINIMOS.

3.1 EVOLUCION HISTORICA.

3.2 FUNCIONAMIENTO ACTUAL DE LA COMISION.

C A P I T U L O III

COMISION NACIONAL DE LOS SALARIOS MINIMOS.

3.1 Antecedentes históricos.

"La figura e importancia del salario mínimo nace y queda debidamente expresada con la promulgación de la Constitución General de la República el 23 de enero de 1917, en cuyo artículo 123 fracción VI se establece ya el principio de que el salario mínimo deberá ser suficiente "... para satisfacer las necesidades normales de la vida del obrero, su educación y sus placeres honestos, considerándolo como jefe de familia". Se determina así mismo en la fracción VIII que el salario mínimo no podrá ser objeto de embargo, compensación o descuento alguno; por cuanto a los mecanismos para su fijación el Constituyente de 1917 dispuso en la fracción IX del propio artículo 123 que ésta se haría por Comisiones Especiales que se formarían en cada Municipio subordinadas a la Junta central de Conciliación que debería instalarse en cada Estado" (34)

"(34) COMISION NACIONAL DE LOS SALARIOS MINIMOS, "Funciones y atribuciones de la Comisión Nacional de los Salarios Mínimos", Centro de Documentación de la comisión nacional de los salarios mínimos, México, D.F, 1985, p.p 1.

"Entre 1917 y 1931, fecha en que entró en vigor la primera Ley Federal del Trabajo, el sistema de Comisiones Especiales previsto por el Constituyente funcionó de manera precaria y anárquica, ya que la expedición de leyes de trabajo locales por cada Estado de la Federación dentro del marco establecido por la Constitución en el año de 1929, a las reformas constitucionales en las que sustentaría la nueva legislación laboral de carácter federal. No obstante lo anterior la propia ley federal del trabajo expedida en 1931 y las reformas a la misma del 6 de octubre de 1933 reforzarían la idea de un sistema de fijación de los salarios mínimos asignando a las Comisiones Especiales del salario mínimo esta función integradas a nivel municipal, mismas que someterían sus resoluciones a la Junta Central de Conciliación y Arbitraje de cada entidad federativa. En razón a lo expuesto anteriormente, y aún cuando la federalización de la legislación laboral coadyuvó al gradual mejoramiento en el cumplimiento de las normas laborales en general, también pudieron apreciarse múltiples deficiencias en el sistema de fijación de los salarios mínimos derivadas principalmente de que la división Municipal, producto de diversos fenómenos históricos y accidentes geográficos, no guardaban relación alguna con las características del desarrollo económico regional ni con los problemas laborales, por lo que no podía servir de fundamento para la determinación de los salarios mínimos en condiciones adecuadas. Surge así la necesidad, al iniciarse la -

década de los sesenta de revisar el sistema y darle una organización más acorde con la realidad nacional, habiéndose decidido que la fijación de los salarios mínimos debería hacerse por zonas económicas y no por Municipios, encargando éste procedimiento a dos instancias capaces de armonizar el conocimiento general de las condiciones sociales y económicas de la República". (35)

"Así la Comisión Nacional de los salarios mínimos y en general el sistema que se integra actualmente por dicha comisión y 67 comisiones regionales de los salarios mínimos distribuida en todo el país, se crea en el año de 1963 con motivo o resultado de las reformas a la fracción VI del artículo 123 Constitucional y las correspondientes de la Ley Federal del Trabajo en materia de los salarios mínimos decretadas por el H. Congreso de la Unión el 21 de noviembre de 1962, las citadas reformas estuvieron vigentes a partir del 31 de diciembre del mismo año, tuvieron como propósito fundamental el de procurar el cumplimiento efectivo de los preceptos constitucionales en la materia mediante la sustitución del viejo sistema de Comisiones Especiales de alcance municipal". (36)

(35) COMISION NACIONAL DE LOS SALARIOS MINIMOS, "Manual de organización de la comisión nacional de los salarios mínimos", Centro de documentación de la comisión nacional de los salrios mínimos México, D.F, 1986, p.p 4 y 5.

(36) Ibid, p.p 5.

"Es a partir de ésta fecha en que un organismo tripartita de nivel federal empezó a fijar los salarios mínimos bajo una concepción --- globalizadora de política económica que permitía armonizar los intereses de trabajo y capital, ubicando de esta manera al salario como una de las grandes decisiones nacionales en el contexto de la economía, a la vez que en lo social se daba un cabal cumplimiento a los mandatos constitucionales respecto de la remuneración adecuada a la fuerza de trabajo. Al quedar de jurisdicción federal la función de fijación de los salarios mínimos permitió mejorar los procedimientos, como: fijarlos a partir del conocimiento económico de la realidad nacional, evitar que la fijación del salario se convirtiera entre Municipios colimitrofes en factor de competencia desleal por -- conservar o ganar empleos a costa de deprimir los salarios, cambiar de un ámbito municipal por el de zona económica y social de uno o -- varios municipios, sin importar que esta zona llegara a formarse en un especie que abarcara parte de dos o más entidades federativas.- Es importante destacar que a partir de esta modificación constitucional se amplían los conceptos relativos a los salarios, lo que -- permitiría que la Comisión Nacional funcionara bajo normas legales que propiciarían mejores beneficios a los trabajadores, ésta se refieren a que los salarios mínimos que debería disfrutar los trabajadores serían generales o profesionales, y que los salarios mínimos generales deberían ser suficientes para satisfacer las necesidades

normales de un jefe de familia en el orden material, social y cultural y para proveer la educación obligatoria de los hijos; que los salarios mínimos profesionales se fijarían considerando, además las condiciones de las distintas actividades industriales y comerciales y que los trabajadores del campo disfrutarían de un salario mínimo adecuado a sus necesidades; a su vez, en las reformas y adiciones a la ley federal del trabajo relativos a los salarios mínimos, derivados de la modificación de la Constitución, se establecieron los siguientes avances legales: se tipificó como garantía social el salario mínimo, ya no tan solo para garantizar las necesidades vitales del trabajador, sino considerando a éste como un jefe de familia y ésta como célula esencial de la sociedad; los salarios mínimos se fijarían por zonas económicas integradas por uno o varios municipios de una o varias entidades federativas y sacándola, por consiguiente -- del ámbito Municipal y Estatal, a la vez propiciaría una política -- congruente nacional de salarios mínimos; los salarios mínimos serían generales para trabajadores del campo y profesionales señalando como base para la retribución salarial la actividad desarrollada y no el lugar donde se realizara ésta; los salarios mínimos se fijarían por Comisiones Regionales y someterían sus resoluciones a la Comisión Nacional, quien las revisaría y aprobaría o modificaría, según lo juzgara conveniente". (37)

(37) Comisión Nacional de los salarios Mínimos, "Funciones y atribuciones de la Comisión Nacional de los salarios mínimos", Op. cit., p.p 1,2 y 3.

3.2 Funcionamiento actual de la Comisión Nacional de los Salarios Mínimos.

La Comisión Nacional de los Salarios Mínimos se creó en abril de 1963, y entre sus primeras actividades fueron las de delimitar las zonas económicas salariales en que debería dividirse el país para efectos y señalar las sedes o residencias de las Comisiones regionales, que se integrarían en número de una por cada zona económica, habiéndose dividido el territorio nacional originalmente en 111 zonas, las cuales se redujeron a partir de 1975 a 89 como resultado de la armonización económica que llegaron a registrar algunas zonas colimitrofes debido al desarrollo económico del país; y a partir de diciembre de 1984 el sistema se simplificó a 67 zonas y se modificó la numeración que hasta entonces en lo posible se había conservado, para empezar a enumerarse por orden alfabético de las entidades federativas, es decir, del 1 al 32 y agregando la letra a, b, c, d, etc., según la cantidad de zonas de cada Estado. Desde su creación la Comisión Nacional ha logrado a través de las fijaciones sucesivas igualar los salarios mínimos generales: reducir el número de éstos salarios diferenciales de 222 en la primera fijación, hasta solo 4 en 1985, y fijar los salarios mínimos profesionales en un número de 86 especialidades para todas las zonas económicas. Así mismo ha venido ajustando la estructura jurídica salarial a las necesidades económicas y sociales del País; con motivo del proceso inflacionario que se registró el 30 de septiembre de 1974, en base a la modificación del artículo 570 de la Ley Federal del Trabajo, se cambió -

el periodo de vigencia de los salarios mínimos de dos años a uno para que el ajuste fuera oportuno y así evitar que el poder adquisitivo - real de los salarios sufriera mayores deterioros, sin embargo, al -- persistir la inflación el 31 de diciembre de 1982 la Ley Federal del trabajo sufre reformas y adiciones en los artículos 570, 571 y 573 en virtud de los cuales se facultaba al secretario del trabajo y a la - Comisión Nacional de los Salarios Mínimos para promover cuando las - circunstancias económicas así lo justifiquen la revisión de los sala- rios mínimos durante su vigencia. De lo expuesto anteriormente, de-- bido a las reformas que se hicieron al artículo 570 de la Ley Fede-- ral del trabajo publicadas el 21 de enero de 1988 los salarios míni- mos podrán ser revisados en cualquier momento en el curso de su vi-- gencia siempre que existan circunstancias económicas que lo justifi- quen ya sea por iniciativa del Secretario del Trabajo y Previsión Se- cial y a solicitud de los Sindicatos, federaciones y confederaciones de trabajadores o de los patrones. (38)

"La Comisión Nacional de los Salarios Mínimos tiene como función la de fijar los salarios mínimos generales, para trabajadores del campo y profesionales instituidos como garantía social en la fracción VI -

(38) Cfr. Comisión Nacional de los salarios mínimos, "Manual de Orga- nización de la comisión nacional de los salarios mínimos", Op. cit., p.p 8 y 9; y el Diario Oficial de la federación, STyPS, pu- blicado el jueves 21 de enero de 1988, p.p 22.

del artículo 123, apartado A, de la Constitución Política Mexicana. A su vez, la Ley Federal del Trabajo reglamentaría de este precepto constitucional, en sus artículos 90 al 96, 279, 523 fracción VII, -- 551 a 574 y demás relativos, demarcan los lineamientos legales para este organismo, encuadrado dentro del sector laboral". (39)

Debido a las reformas a la Ley Federal del Trabajo publicadas en el Diario Oficial el 21 de Enero de 1988 la Comisión Nacional fijará -- los salarios mínimos, la cual podrá auxiliarse de las Comisiones Especiales de carácter consultivo. En el artículo 96 de la ley ya mencionada con anterioridad nos señala que:"La comisión nacional determinará la división de la República en áreas geográficas, las que estarán constituidas por uno o más Municipios en los que deba regir un mismo salario mínimo general, sin que necesariamente exista continuidad territorial entre dichos Municipios; las reformas a los artículos de la ley federal del trabajo se desprende que las zonas económicas son sustituidas por las de áreas geográficas la distinción entre ambas es que las zonas económicas pueden extenderse a una, dos o más entidades federativas, y las áreas geográficas están constituidas -- por uno o más municipios. Encontramos también a las Comisiones regionales las cuales determinan los salarios mínimos y sometían éstos para ratificación o modificación a la Comisión Nacional de los salarios

(39) Comisión Nacional de los Salarios Mínimos, "Funciones y atribuciones de la Comisión Nacional de los Salarios mínimos", Op. cit., p.p 3 y 4.

mínimos, ahora con las modificaciones se crean las comisiones consultivas, en el artículo 567 de la ley federal del trabajo tiene señaladas sus deberes y atribuciones, dentro de las cuales se encuentran: realizar investigaciones que juzgue conveniente para el cumplimiento de su función, y solicitar los estudios e informes de trabajadores y patrones, así como los informes de instituciones oficiales, federales y estatales como de los particulares, etc., que se preocupen de problemas económicos. (40)

Los cuerpos que integran la Comisión Nacional son:

- a) La presidencia;
- b) el consejo de representantes;
- c) la dirección técnica.

con las funciones y atribuciones siguientes:

Presidencia.

El presidente de la comisión nacional es designado por el C. Presidente de la República, en los términos del artículo 552 de la ley Federal del trabajo.

(40) Cfr. CAVAZOS FLORES, Baltazar, "Nueva ley federal del trabajo te-
matizada y sistematizada", Op. cit, p.p 150 y 376; y el Diario --
Oficial de la Federación, 21 de enero de 1988, p.p 19 y 21.

Sus deberes y atribuciones quedan señalados en el artículo 553 que -
lo facultan para:

I.- Someter al consejo de representantes el plan anual de
trabajo preparado por la dirección técnica;

II.- Reunirse con el director y los asesores técnicos, --
una vez al mes, por lo menos; vigilar el desarrollo del plan de tra-
bajo y ordenar se efectúen las investigaciones y estudio complementa-
rio que juzgue conveniente;

III.- Informar periódicamente al Secretario del trabajo y
Previsión Social de las actividades de la Comisión;

IV.- Citar y Presidir las sesiones del Consejo de Represen-
tantes;

V.- Disponer la organización y vigilar el funcionamiento
de las Comisiones Consultivas de la Comisión Nacional;

VI.- Presidir los trabajos de las Comisiones Consultivas
o designar, en su caso, a quienes deban presidirlos;

VII.- Los demás que le confieran las leyes".

Así mismo, tiene la máxima representación de la Comisión Nacional y
coordina a la vez los aspectos administrativos y funcionales de la ins-
titución .(41)

(41) Cfr; CAVAZOS FLORES, Baltazar, "Nueva ley federal del trabajo te-
matizada y sistematizada", Op. cit., p.p 372.

Consejo de Representantes.

El consejo de representantes es un cuerpo colegiado de integración tripartita, que fija los salarios mínimos legales.

De conformidad con el artículo 554 de la ley Federal del Trabajo se integra :

"I.- Con la representación del Gobierno, compuesta -- del Presidente de la Comisión que será también el Presidente del Consejo y que tendrá el voto del Gobierno y de los asesores, con voz in formativa, designados por el Secretario del Trabajo y Previsión Social;

II.- Con un número igual, no menor de cinco ni mayor de quince, de representantes propietarios y suplentes de los trabajadores sindicalizados y de los patrones, designados cada cuatro años, de conformidad con la convocatoria que expida la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, debiendo recaer en trabajadores o patrones; y

III.- El Consejo de Representantes deberá quedar inte grado el primero de julio del año que corresponda, a mas tardar"(42) Los deberes y atribuciones del Consejo de Representantes se encuentra establecido en el artículo 557 de la ley Federal del trabajo, las -- cuales son:

"I.- Determinar en la primera sesión, su forma de trabajo y la frecuencia de sus sesiones;

(42) Cfr, CAVAZOS FLORES, Baltazar, "Nueva ley federal del trabajo - Tematizada y sistematizada", Op. cit, p.p 373.

II.- Aprobar anualmente el plan de trabajo de la Dirección técnica;

III.- Conocer el dictamen formulado por la dirección técnica y dictar resolución en las que se determinen o modifiquen -- las áreas geográficas en las que regirán los salarios mínimos. La resolución se publicará en el Diario Oficial de la federación;

IV.- Practicar y realizar directamente las investigaciones y estudios que juzgue conveniente y solicitar de la Dirección técnica que efectúe investigaciones y estudios complementarios;

V.- Designar una o varias comisiones o técnicos para que practiquen investigaciones o realicen estudios especiales;

VI.- Aprobar la creación de comisiones consultivas de la Comisión Nacional y determinar las bases para su integración y -- funcionamiento;

VII.- Conocer las opiniones que formulen las Comisiones consultivas al término de sus trabajos;

VIII.- Fijar los salarios mínimos generales y profesionales; y

IX.- Los demás que le confieran las leyes."

Es muy importante que el Consejo esté integrado por representantes del Gobierno, los trabajadores y los patrones ya que se tomará en cuenta los intereses y condiciones de cada uno de los sectores. (43)

(43) Cfr. CAVAZOS FLORES, Baltazar, "Nueva ley Federal del Trabajo sistematizada y tematizada", Op. cit. p.p 373 y 374.

La Dirección Técnica.

La integración de la Dirección Técnica se encuentra establecido en el artículo 558 de la Ley federal del Trabajo:

"I.- Con un director, nombrado por la Secretaría del trabajo y Previsión Social;

II.- Con el número de Asesores Técnicos que nombre la misma Secretaría; y

III.- Con el número igual, determinado por la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, de Asesores técnicos Auxiliares, designados por los Representantes de los trabajadores y de los patrones. Estos asesores disfrutaran, con cargo al Presupuesto de Egresos de la Federación de la misma retribución que se pague a los nombrados por la Secretaría del Trabajo y Previsión Social". (44)

El Director técnico a la vez que funge como Secretario del consejo coordina los trabajos de la Dirección técnica integrada, formada ésta además de los asesores de la representación de los trabajadores y de los patrones ante el Consejo de Representantes.

Las atribuciones y deberes de la Dirección Técnica están señalados en el artículo 561 de la Ley Federal del Trabajo, que son los siguientes:

(44) CAVAZOS FLORES, Baltazar, "Nueva Ley Federal del Trabajo Tematizada y Sistematizada", Op. cit., p.p 374.

"I.- Realizar los estudios técnicos necesarios y apropiados para determinar la división de la República en áreas geográficas, formular un dictamen y proponerlo al Consejo de Representantes;

II.- Proponer al consejo de representantes modificaciones a la división de la República en áreas geográficas y a la integración de las mismas, siempre que existan circunstancias que los justifiquen;

III.- Practicar las investigaciones y realizar los estudios necesarios y apropiados para que el Consejo de Representantes pueda fijar los salarios mínimos;

IV.- Sugerir la fijación de los salarios mínimos profesionales;

V.- Publicar regularmente las fluctuaciones ocurridas en los precios y sus repercusiones en el costo de la vida para las principales localidades del país;

VI.- Resolver previa orden del presidente, las consultas que le formulen en relación con las fluctuaciones de los precios y sus repercusiones en el poder adquisitivo de los salarios;

VII.- Apoyar los trabajos técnicos e investigaciones de las Comisiones consultivas; y

VIII.- Los demás que le confieran las leyes". (45)
Esto es con el fin de que los salarios se determinen de acuerdo a la realidad económica existente en el País.

(45) CAVAZOS FLORES, Baltazar, "Nueva Ley Federal del Trabajo Tematizada y sistematizada", Op. cit., p.p 374 y 375.

C A P I T U L O IV.

PRESTACIONES DE LOS CHOFERES DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA FEDERAL.

4.1 UBICACION LEGAL.

- a) Sujetos del contrato de autotransporte.
- b) relación de trabajo.
- c) Jornada de trabajo.
- d) Condiciones especiales.

4.2 OTRAS PRESTACIONES.

- a) El salario de los días de descanso.
- b) El salario de las vacaciones e indemnizaciones.

4.3 LAS OBLIGACIONES ESPECIALES DE LOS PATRONES.

4.4 LAS OBLIGACIONES Y PROHIBICIONES DE LOS TRABAJADORES.

4.5 MODALIDADES DE LA RESCISION DE LAS RELACIONES DE TRABAJO.

C A P I T U L O I V .

PRESTACIONES DE LOS CHOFERES DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA FEDERAL.

4.1 Ubicación legal.

"Cuando la legislación decide y define que el contrato entre los sujetos que de forma privada u oficial concurren a la prestación del servicio público del autotransporte son trabajadores o empleados dependientes y subordinados con los derechos y obligaciones que la normación positiva establece. En sentido contrario, si no se encuadra el contrato de los operarios del servicio automotriz dentro de los contratos especiales, al igual que otros tan generalizados y conocidos como el de los aviadores civiles, los trabajadores de naves marítimas, los de empresas petroleras y mineras, del campo, los que realizan labores a domicilio, etc., su vinculación en el amplio espectro de la legislación requiere de un estudio previo para definir cada caso en concreto. Esto es que el casuismo tendrá su acostumbrada presencia frente a los jueces, magistrados y ministros encargados de decir el derecho según el acervo probatorio -- quedará solución a cada controversia interpartes. Todo parece indicar que en este ramo de la actividad el ideal es considerar estos -- contratos como de trabajo, siempre y cuando haya regulaciones escri-

tas en leyes o códigos laborales , más que por la jurisprudencia reiterada; es innegable que la indefinición jurídica permite la explotación de los menos favorecidos por la fortuna. Sorprendentemente la mayoría de los conductores de taxis, autobuses y camiones prefieren el régimen arcaico y anacrónico del arrendamiento o participación de las utilidades que el salario garantizado y aún el mixto de éste más retribuciones extraordinarias; tienden a inclinarse más por la modesta libertad de ser socios o trabajadores independientes, que por la subordinación y dependencia a un empleador. No son quienes ven en esta actividad comercial (no laboral) la posición de mejorar y progresar invirtiendo sus ahorros en la adquisición de unidades automototas, en un proceso inicial de ser patronos de sí mismos y luego tener asalariados a su servicio". (46).

No obstante lo anterior se necesita contar con un capital lo suficientemente fuerte para poder comprar las unidades necesarias para la prestación del servicio, lo que impulsa o motiva a mucha gente es la de no tener que obedecer órdenes de ningún patrón, o el de ser independiente y manejar a su arbitrio la forma de prestar el servicio.

(46) CAVAZOS FLORES, Baltazar, "Las técnicas de Administración Científica y los Trabajos atípicos", Editorial Trillas, México, D.F., junio de 1986, p.p 124, 125 y 126.

"A todo lo largo y ancho de nuestro territorio encontramos diversas - topografías como mesetas, llanuras y sierras. por consiguiente el -- traslado de personas y productos o bienes es de alguna manera una -- especialidad atípica, ya que las condiciones de trabajo son muy dife- rentes a las estipuladas en el título tercero, capítulo I y II de la ley Federal del Trabajo que se refiere a las disposiciones generales y la jornada de trabajo respectivamente, por ejemplo resulta indis- pensable ocupar a dos operadores para conducir los vehí- culos en las grandes distancia que recorren superando las 8 horas de jornada nor- mal de trabajo, por otro lado, al ser irregular la topografía de nues- tro País, con carreteras de terracería significan un gran esfuerzo y una responsabilidad mayores por parte del operador, no obstante lo - cual el porcentaje de pago por concepto de tarifas del traslado de - personas y de productos o bienes, de ninguna manera es el adecuado a ésta circunstancia. No es lo mismo recorrer 800 kilómetros de carre- tera pavimentada, con las protecciones y señalamientos necesarios, - que recorrer ya no digamos esa distancia sino mucho menos sobre te-- rracería o a medio asfaltar y carecen de los requisitos necesarios - de seguridad. Por lo tanto se piensa que es incongruente el hecho -- que a mayor esfuerzo se aplique menos salario y mas aún si se recuer- da que se tiene que brindar el servicio a las personas del campo, que son quienes más lo necesitan!" (47)

(47) CAVAZOS FLORES, Baltazar, Op. cit., p.p 127.

a) Sujetos del contrato de autotransporte.

Los sujetos a él vinculados son diferentes y en ocasiones de antagónicos intereses y posiciones en la relación capital-trabajo.

El patrón que puede ser:

1) El dueño o propietario del vehículo automotor. Puede tener aportada su posesión material a terceras personas físicas o moral, por ejemplo, a cooperativas o empresas de transporte, las que a su vez entregan a choferes, conductores, operarios, etc., que se valen o no de cobradores, ayudantes e inspectores para la prestación de este servicio.

2) El administrador, concesionario o intermediario que puede ser el mismo propietario o tener recibida la posesión del verdadero dueño.

El trabajador que es:

3) El chofer, operador, manipulador, conductor y/o ayudante o colaboradores necesarios,

En lo que se refiere a los sujetos del contrato de autotransporte -- como lo he mencionado anteriormente la prestación de este servicio -- requiere de la inversión de capital considerable por lo que en la mayoría de los casos se presenta el hecho de que una persona sea el -- dueño de las unidades (camiones, trailers, camionetas), y otra per--

sona distinta la que administre puesto que requiere una vigilancia - muy estrecha para su funcionamiento del servicio de autotransporte.

(48)

a) Relación de trabajo.

"Una vez que se impuso la fuerza expansiva del derecho del trabajo, los trabajos, estudios, observaciones y sugerencias que recibió la comisión descubrieron que era urgente y necesario meditar, en la calma de las sesiones posteriores, sobre las modalidades que presentaba el trabajo de los autotransportistas, máxime que no se contaba, sobre todo en los casos de los choferes de ruleteo con una experiencia suficiente. Varios asuntos tuvieron que decidirse la cuestión de los salarios, a fin de que a la vez se asegurara a los trabajadores la percepción del salario mínimo, por lo menos, se incluyera algún principio que garantizara la productividad del capital, representado en el vehículo; las obligaciones del trabajador y del patrono, dirigidas a la efectividad del servicio público de autotransportación adecuadas a las modalidades de esta actividad, y las causas especiales de rescisión". (49)

(48) Cfr. CAVAZOS FLORES, Baltazar, "Las técnicas de la administración científica y los trabajos atípicos", Op. cit., p.p 124.

(49) DE LA CUEVA, Mario, "El nuevo derecho mexicano del trabajo", Tomo I, Editorial Trillas, novena edición, México, D.F, 1984, p.p 496.

En lo que respecta a la relación de trabajo cabe señalar que en la ley federal del trabajo en su artículo 20 se encuentra establecido, en el que nos dice que la relación de trabajo es "la prestación de -- un trabajo personal subordinado a una persona, mediante el pago de un salario cualquiera que sea el acto que le dió origen". Así el Dr. Baltazar Cavazos Flores nos menciona lo que entiende por subordinación; que es "la relación jurídica que se crea entre el trabajador y el patrón, en virtud de la cual está obligado el primero en la prestación de sus servicios a cumplir sus obligaciones y las instrucciones dadas por el segundo para el mejor desarrollo de las actividades de la empresa". (50)

Sin embargo si se considera dado el régimen de otorgamiento de las -- concesiones o permisos para el servicio público de autotransporte es frecuente que sea una persona física o moral, las concesionarias o - permisionarias y otra diferente la propietaria del vehículo, encon-- tramos con dificultad que confrontaban con demasiada frecuencia el - trabajador para saber quién era su patrón. En la actualidad ya no -- existe ese problema, pues el artículo 260 de la ley federal de trabajo en vigor, señala que uno o ambos (permisionario, concesionario o propietario del vehículo) son responsables solidarios de las responsabilidades derivadas de las relaciones de trabajo y de la ley. En (50) Cfr. CAVAZOS FLORES, Baltazar, "Nueva ley federal del trabajo, Tematizada y sistematizada"; editorial trillas, vigésima segunda edición México, D.F., 1988, p.p 25 y 26.

o que se refiere al trabajador, no puede existir duda, pues la sola prestación del servicio personal a bordo de un vehiculo de servicio -- publico, de pasajeros, de carga o mixto, ya crea la figura juridica -- del trabajador, asi lo especifica en forma por demas clara el articulo 56 de la ley en materia, que establece que las relaciones entre estas personas y los permisionarios, propietarios del vehiculo o concesionarios del servicio son de trabajo y quedan sujetas a las disposiciones de la ley Federal del trabajo. Ya la Suprema Corte de Justicia ha emitido diversas resoluciones al respecto del reconocimiento de la calidad de los trabajadores, operadores de vehiculos de servicio publico. Como lo he mencionado anteriormente adn debido a las dificultades a las --- que se enfrentaron los trabajadores del autotransporte y su lucha por una superacion y una mejor condicion economica sus esfuerzos se ven -- recompensados al estipularse en la ley la regulacion del trabajo de autotransporte en el capitulo sexto con referencia a los trabajos especiales. (51)

) Jornada de trabajo.

En relacion a la jornada de trabajo tambien la ley mencionada reiteradamente nos da la definicion de jornada de trabajo y es: "el tiempo durante el cual el trabajador esta a disposicion del patron para la prestacion de su servicio", se encuentra establecido en el articulo 58 de la ley; esta definicion que se propo

(51) Cfr. CANTON MOLLER, Miguel, "Los trabajos especiales en la ley laboral mexicana", Cárdenas editor y distribuidor, México, D.F, 1977, p.p 86 y 87.

ne se apoya en las consideraciones siguientes: el trabajador se obliga a poner su energía de trabajo a disposición del patrón durante un número determinado de horas, por lo que cualquier interrupción que sobrevenga en el trabajo no puede implicar la prolongación de la jornada, ésta idea descansa en el principio de que los riesgos de la -- producción son a cargo del patrón y nunca del trabajador. (52)

Respecto al trabajo del autotransporte la jornada no tiene especificación alguna, por lo que debe entenderse que el máximo será el legal, sin embargo podemos hacer algunas consideraciones al respecto, cuando se trata de contratos por viaje, el trabajador tiene la libertad de desarrollar su jornada como mejor le convenga, es decir, que estando fijado que el viaje es por distancia o bien por ida y vuelta a determinado lugar, como se fija un término adecuado la distribución de horas de trabajo la puede hacer el trabajador a su mejor conveniencia, aprovechando, por ejemplo, las horas de menor calor, o disminución del tránsito, o bien suspendiendo a su arbitrio y reanudando el viaje según su criterio pero con la salvedad de que no debe tardar más de lo señalado, pues resultaría a su perjuicio. Esta situación tiene como resultado inmediato el que los trabajadores no puedan -- cobrar tiempo extra, salvo por un retraso en el camino que no le pueda ser imputado, como lo establece el artículo 257 de la ley federal (52) Cfr. CAVAZOS FLORES, Baltazar, "Nueva ley federal del trabajo te-- matizada y sistematizada", Op. cit., p.p 29.

del trabajo. Con esta disposición que permite la contratación en -- forma " de por viaje" y tal vez en otras también de las formas seña- ladas en el artículo mencionado anteriormente viene a ser inoperante respecto a los trabajadores del autotransporte del criterio sostenido por la SUPrema Corte respecto de la inclusión del pago de otras pres- taciones dentro del salario; se había sostenido que en el caso de las prestaciones legales, el patrón debía probar en forma fehaciente que las partes convinieron que en el salario pactado estaba incluida di- cha prestación, ahora la ley lo da por supuesto respecto del tiempo extra; es decir que debido a la forma de prestar el servicio del au- totransporte tiene "cierta flexibilidad" con respecto de la jornada - por que como ya lo he mencionado este trabajo se desarrolla de mane- ra especial y por lo tanto hay que darle una facilidad al chofer con respecto a su jornada de trabajo, pero sin salirse de su ordenamien- to legal. (53)

Relación de jornadas de trabajo: en la industria del autotransporte la regulación y vigilancia de una adecuada jornada de trabajo, resul- ta complicada principalmente en lo que se refiere a los operadores - de vehículos por las propias características de ésta actividad. Fre- cuentemente ni la empresa ni el operador mismo cumplen ampliamente-- con los señalamientos legales al respecto especialmnte en el área - del transporte de carga. Por esto mismo el inspector deberá poner es

(53) Cfr., CANTON MOLLER, Miguel, Op. cit., p.p 91 y 92.

pecial atención en este sentido y vigilar que se cumplan los siguientes requisitos:

- 1.- Jornada establecida para operadores.
- 2.- Tiempos de descanso de jornadas.
- 3.- Días de duración de la jornada.
- 4.- Que los operadores no conduzcan ininterrumpidamente más de cinco horas sin hacer una pausa.
- 5.- Que se otorgue a los conductores descansos diario de por lo menos diez horas consecutivas por cada período de 24 horas contando a partir del inicio de la jornada de trabajo.

A lo anterior se le puede agregar que se está tratando de cumplir -- con los lineamientos legales al máximo , y apesar de que las autoridades correspondientes vigilan que se cumplan los ordenamientos, sin embargo hay situaciones en las que por más que se les tenga control no es posible en la mayoría de los casos , como es el caso de que -- por mas que el patrón quiera observar que el chofer cumpla con los - descansos de cinco horas después de conducir ya que como expliqué anteriormente muchos no hacen este descanso debido a que quieren hacer más viajes y sacar más porcentaje de su comisión. (54)

(54) Cfr. SECRETARIA DEL TRABAJO Y PREVISION SOCIAL, "Guía relativa a la localización de las empresas concesionarias de autotransporte público federal", S.T y P.S, Estadísticas correspondientes al período de 1981-1984, México, D.F, 1986, p.p 17.

d) Condiciones especiales.

En este caso es importante que el inspector verifique la actividad real de la empresa, es decir, el tipo de transporte de que se trata (pasajeros, carga o mixto) pues a partir de esto podrá comprobar que los trabajadores cuentan con las condiciones de trabajo adecuadas a las características del trabajo que desempeñan. De acuerdo a lo anterior se tendrá que verificar lo siguiente:

- 1.- Tipo y número de unidades que se utilizan.
- 2.- Tipo de transportación.
- 3.- Que las unidades cuenten con las constancias de funcionalidad ex pedida por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- 4.- Que los operadores cuenten con su carta de porte (guía).
- 5.- Que se tengan las bitácoras para el control de viajes, con el registro de las horas de trabajo y descanso.
- 6.- Que se siga un sistema en la designación de las unidades a los operadores de acuerdo a su categoría.
- 7.- Que en lo relativo al IMSS, INFONAVIT Y FONACOT, estén incluidos los macheteros.

A este respecto es necesario la vigilancia de los puntos señalados puesto que se trata de que se respeten los derechos de los trabajadores del autotransporte, como también estar al tanto e informados de que las empresas dedicadas al autotransporte de mercancías y de personas respeten los señalamientos legales, pero cabe hacer una aclaración - muy importante de que el tipo de transporte ya sea de carga o de per

sonas se podrá verificar que los trabajadores cuenten con las condiciones adecuadas de trabajo. (55)

4.2 Otras prestaciones.

Las condiciones generales de trabajo de terminan la jornada y sus limitaciones, los días de descanso y las vacaciones, las reglas sobre el salario y la participación de las utilidades, los derechos y obligaciones de los trabajadores y de los empresarios, los métodos para el cumplimiento de la obligación de los patronos de proporcionar habitación a sus trabajadores entre otras prestaciones y beneficios. Es cierto que se han consignado prestaciones en favor de los trabajadores que están contenidas en la legislación vigente, lo que es consecuencia de las condiciones del país son distintas a las que regían en el año de 1931 en que se expidió la ley por lo que era indispensable poner la legislación en armonía con el desarrollo y progreso actuales de la Nación. Como el capítulo referido al trabajo del autotransporte no establece otras condiciones, debemos estimar que le son aplicables las demás disposiciones de la ley a los trabajadores y en consecuencia gozan del derecho de disfrutar de las vacaciones pagadas al igual que la generalidad de los trabajadores, así también de la participación de las utilidades, de los (55) "GUIA RELATIVA A LA LOCALIZACION DE LAS EMPRESAS CONCESIONARIAS DE AUTOTRANSPORTE PUBLICO FEDERAL", Op. cit, p.p 15 y 16.

días de descanso, habitación, etc. Como se ha observado la ley otorga a los trabajadores del autotransporte de gozar de las mismas prestaciones al igual que los demás trabajadores, así señala también que - dichas prestaciones no deben ser inferiores a las estipuladas. (56)

a) El salario de los días de descanso.

En lo que se refiere a los días de descanso como se ha señalado anteriormente los trabajadores del auto--- transporte también gozan de esta prestación, en relación a los trabajadores especiales en forma específica del autotransporte, si el trabajador presta su trabajo a los seis días de la semana y percibe un salario por unidad de tiempo, el salario de los días de descanso queda determinado automáticamente pero cuando es variable, tiene que -- buscarse un promedio, se encargó la fórmula a los matemáticos, que -- dijeron que el salario del día de descanso es el equivalente al 16.66% de lo que percibe en la semana, fórmula que ha sido aceptada por las juntas de conciliación y arbitraje, la ley federal del trabajo la adoptó en el artículo 258. (57)

El artículo 73 de la ley federal del trabajo nos señala: "Los trabajadores no están obligados a prestar servicio en sus días de descanso

(56) Cfr., CANTON MOLLER, Miguel, Op. cit., p.p 97.

(57) Cfr., DE LA CUEVA, Mario, Op. cit., p.p 498.

so. Si se quebranta ésta disposición el patrón pagará al trabajador, independientemente del salario que le corresponda por el descanso, un salario doble por el servicio prestado". (58)

También le es aplicable este ordenamiento a los trabajadores del auto transporte y por consiguiente tiene derecho al descanso semanal correspondiéndoles cobrar el salario más la prima adicional en el caso de laborar esos días, independientemente de gozar del día de descanso - durante la siguiente semana. Pero la excepción se presenta nuevamente en el caso del contrato "por viaje" puesto que si dentro del plazo - normal del viaje contratado se comprendiera el día de descanso como ya está fijado el costo o precio del salario por viaje, el salario - por el día de descanso y la prima extra estarían comprendidos en el pago estipulado. A lo anterior podemos agregar que en la actualidad - si tienen sus días de descanso pero regularmente hay un arreglo entre el operador y el patrón puesto como este trabajo contiene disposiciones de carácter especial por lo mismo en algunos casos se llega a - un convenio que dependiendo el día que comience el viaje y dependiendo el día que llegue, el día posterior será para su descanso independientemente lo que tarde en cargar nuevamente, es decir que no hay - un día específicamente señalado para el descanso sino que depende de las circunstancias que se presenten. (59)

(58) Gavazos FLORES, Baltazar, "Nueva ley federal del trabajo, tematizada y sistematizada", Op. cit., p.p 144.

(59) CANTON MOLLER, Miguel, Op. cit., p.p 97.

b) Salario de las vacaciones e indemnizaciones.

Como se ha señalado anteriormente los trabajadores del autotransporte gozan de las prestaciones a que alude la ley federal del trabajo por consiguiente gozan de vacaciones, en relación a esto cabe aclarar que en la actualidad es importante que el trabajador cuente con esas vacaciones por que como lo he reiterado el trabajo de autotransporte es muy pesado debido a que el conducir un vehiculo durante varias horas y el tráfico intenso a que tiene que enfrentarse el conductor ocasionan que sea más tedioso y complicado por lo que el trabajador se expone a enfermedades principalmente del sistema nervioso, por eso es que el chofer debe y tiene que gozar de unos días de descanso para poder reponerse y desempeñar con mayor eficacia sus servicios. Por cuanto hace al salario de las vacaciones e indemnizaciones vemos que el chofer goza al igual que la mayoría de los trabajadores del pago de los salarios por indemnización y vacaciones. "El artículo 259 de la ley federal de trabajo se remite a la regla general de la ley consignada en el artículo 89 en el párrafo segundo, según el cual, se toma como base el promedio de las percepciones obtenidas en los 30 días anteriores a la fecha de nacimiento del derecho, y si hubo un aumento de los salarios dentro de ese lapso, es considerado el promedio de los salarios a partir de la fecha del aumento". (60)

(60) DE LA CUEVA, Mario, Op. cit., p.p 498.

Por cuanto hace a la participación de las utilidades en las empresas desde luego es aplicable, como ya lo he mencionado, en su totalidad la disposición relativa de la ley, así como el contenido de la resolución de la comisión respectiva que se encuentra en vigor, pero cabe aclarar que en las cooperativas no se da el reparto de utilidades -- puesto que son socios pero pueden darse el caso de que tengan asalariados entonces si se efectúa el reparto de utilidades.

Como lo he mencionado anteriormente el trabajador del autotransporte goza de los mismos derechos que los demás trabajadores, además de estar señalado en la ley federal del trabajo en el título Sexto, para ser más precisos en el artículo 181 que los trabajos especiales se rigen por las normas establecidas para los trabajos especiales y por las generales mientras éstas no las contraríen y en cuanto les sean aplicables. En lo que se refiere al derecho de sindicalización está libremente ejercido desde hace muchos años por los trabajadores del autotransporte; este punto se encuentra fundamentado en el hecho de las luchas constantes en las que se vieron envueltos los choferes a principios de 1935 al declararse en huelga para plantear las controversias de socializar el servicio, esto nos demuestra que desde un principio el chofer--operador se unieron para combatir por un mismo fin: una mejor condición tanto económica como social, ya que este tipo de trabajo a sido y sigue siendo fuertemente criticado sin observar su forma de vida y el medio en que se desenvuelven para prestar

sus servicios y tomando en consideración que también son seres humanos con ambiciones y defectos. (61)

4.3 Las Obligaciones especiales de los patrones.

Las obligaciones de los patrones de carácter general y que le son aplicables a los trabajos especiales, en forma específica al autotransporte, y que en forma global son las de cumplir con las normas de trabajo, es decir, pagar los salarios e indemnizaciones y demás prestaciones (que es fundamental) así como velar por la seguridad del trabajador estableciendo las medidas necesarias para ello, pero volviendo al carácter especial del autotransporte vemos que tiene otras obligaciones específicamente señalados en la ley para los patrones en este tipo de trabajo y que en cierta manera velan por la seguridad de los trabajadores y de las personas que utilizan el servicio así como la de observar los ordenamientos legales y mantener un buen funcionamiento las unidades para un mejor desempeño -- del servicio por parte del trabajador. Por cuanto hace a los patrones transportistas, el artículo 263 de la ley federal del trabajo les impone algunas cargas o responsabilidades adicionales a las que corresponden por su carácter de empleadores. (62)

(61) Cfr., CANTON MOLLER, Miguel, Op. cit., p.p 97 y 98.

(62) Cfr. Ibid., p.p 94.

Artículo 263 de la ley federal del trabajo: "Los patrones tienen las obligaciones especiales siguientes:

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

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

III.- Dotar a los vehículos de las herramientas 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". (63)

"Las obligaciones que impone el artículo 263 son de dos especies, -- pues unas se relacionan con la persona del trabajador en forma directa, en tanto otras atienden a la seguridad del vehículo, de los usuarios y del público en general:

a) La fracción primera es, una vez más, una aplicación de la doctrina del riesgo de la empresa, pues en los transportes foráneos la prolongación o retardo del viaje, que no sea imputable a los trabajadores, es un riesgo a cargo de la empresa; así por ejemplo, una obstrucción en la carretera se justifica así la obligación empresarial de cubrir los gastos de hospedaje y alimentación.

b) En el segundo grupo se enlaza con las disposiciones de las tripulaciones aeronáuticas, todo servicio público de transportación tiene

que operar de conformidad con las normas de seguridad y las complementarias de comodidad para los usuarios ; en relación a la fracción II del mencionado artículo, el incumplimiento de esta obligación será causa justificada para no efectuar el viaje y exigir el pago de los salarios correspondientes. En relación a la fracción tercera lo que se propone es evitar demoras y molestias al pasaje, el incumplimiento de esta obligación sería así mismo causa justificada para no efectuar el viaje y exigir el pago de los salarios!" (64)

4.4 Las obligaciones y prohibiciones de los trabajadores.

En lo que respecta a las prohibiciones y obligaciones de los trabajadores (conductores, choferes) hacemos referencia a lo señalado anteriormente , en relación a las obligaciones de los patrones, ya que también le son aplicables las disposiciones generales, más aparte las estipuladas en forma particular a los trabajadores del autotransporte. En forma general las prohibiciones a los trabajadores establecido en la ley son las siguientes: tienen prohibido el cometer actos que atenten con la seguridad de los demás compañeros y personas que le rodeen en este tipo de trabajo como son el de portar armas, presentarse en estado de embriaguez o bajo la influencia de algún narcótico salvo en los casos prescritos por un médico mediante la información de lo mismo al patrón de esto, así como el no avisar al patrón que faltará a su trabajo, suspender las labores

(64) DE LA CUEVA, Mario, Op. cit, p.p 499.

sin autorización del patrón esto como se ha mencionado se aplica con algunas excepciones puesto que en el trabajo de autotransporte debido a la manera como se presta, es decir en el caso de un viaje foráneo se puede suspender sus labores pero en determinadas condiciones que justifiquen al trabajador, hacer cualquier propaganda o colecta dentro del establecimiento o en horas de trabajo y por último utilizar para otro objeto que no sea el destinado sustraer las herramientas del trabajo; independientemente de lo anterior los trabajadores le son aplicables otras disposiciones específicas señaladas para este tipo de trabajo. El principio que apunta a las disposiciones de los artículos 261 y 262 es la misma idea de seguridad en las transportaciones, si bien se agrega una prohibición para evitar fraudes a la empresa y una obligación de cortesía hacia el pasaje. (65)

Artículo 261.-"Queda prohibido a los trabajadores:

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

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

III.- Recibir carga o pasaje fuera de los lugares señalados por la empresa para esos fines". (66)

(65) Cfr. DE LA CUEVA, Mario, Op. cit., p.p 499.

(66) GAVAZOS FLORES, Baltazar, "Nueva ley federal del trabajo tematizada y sistematizada", Op. cit., p.p 242.

Dentro de las condiciones especiales que la ley crea para este trabajo, encontramos que está a cargo de los trabajadores lo dispuesto en la fracción III del mencionado artículo, que es la obligación de respetar los lugares fijados para recibir o dejar la carga o el pasaje por el patrón. Incluye en el mismo artículo en su fracción I 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 sea esa prohibición abarcando un lapso de 12 horas anteriores a la iniciación de la jornada de trabajo, esto es como consecuencia debido a la forma en que se presta este servicio y en que deben utilizarse todos los sentidos en un buen estado ya que este tipo de trabajo como es el autotransporte es primordial y del que depende la seguridad de los trabajadores y usuarios.(67)

En atención a las normas generales establecidas en referencia a las obligaciones de los trabajadores y que tienen cierta relación a las prohibiciones de los trabajadores señaladas anteriormente, en forma general las obligaciones estipuladas en la ley son una serie de disposiciones, ante todo de vigilar el cumplimiento de las normas laborales, para un buen desempeño del trabajo y de tomar las medidas necesarias para la protección de los mismos trabajadores y demás personas relacionadas con los mismos, y por último observar un comportamiento entre las partes (trabajador-patrón) para el desenvolvimiento

(67) Cfr. CANTON MOLLER, Miguel, Op. cit. p.p 92.

de una mejor relación laboral. Así mismo el artículo 262 de la ley - federal del trabajo nos señala las obligaciones especiales de los -- trabajadores y que son:

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

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

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

IV.- Hacer durante el viaje las reparaciones de emergencia que per-- mitan sus conocimientos, las herramientas y refacciones que dispongan. Si no es posible hacer las reparaciones, pero el vehículo puede con-- tinuar circulando, conducirlo hasta el poblado más próximo o hasta el lugar señalado para su reparación; y

V.- Observar los reglamentos de tránsito y las indicaciones técnicas que dicten las autoridades ó el patrón". (68)

"El artículo 262 establece algunas disposiciones similares a los tra bajadores en general, pero da a los transportistas algunas especifi-- cas, que son: Tratar al pasaje con cortesía y esmero y a la carga -- con precaución (fracción I) atendiendo a éste párrafo es evidente -- que el buen desempeño del trabajo es evidente que el buen desempeño-

(68) GAVAZOS FLORES, BALTAZAR, "Nueva ley federal del trabajo, tema- tizada y sistematizada", Op. cit., p.p243.

del trabajo es en la mayoría de los casos una forma de asegurar los clientes por su manera de prestar el servicio y a, los usuarios les da confianza ya sea con respecto a su persona (transporte de mercancía); y hacer durante el viaje las reparaciones de emergencia, sujeta a su conocimiento y a la existencia de herramientas y refacciones adecuadas, llevar al vehículo hasta donde pueda hacerse la reparación si puede circular (fracción IV) lo anterior es una aclaración de que es una medida de seguridad al usuario de contar con una persona capaz de arreglar cualquier desperfecto sencillo que se presente de improviso en forma especial el respeto a las disposiciones de tránsito y ordenanzas de las autoridades o del patrón". (69)

4.5 Modalidades de la rescisión de las relaciones de trabajo.

En lo concerniente a este tema, al trabajo de autotransporte le es aplicable la norma general establecida en la ley y específicamente en el artículo 47, independientemente de que este tipo de trabajo cuenta con dos causas de rescisión señaladas en forma particular por su propio carácter especial, volviendo a la norma general nos establece las situaciones en que incurra el trabajador y que hagan difícil o imposible el sostenimiento de una buena relación de -- trabajo que impidan o dificulten la prestación de su servicio esas causas en forma global atienden lo siguiente; son causas de rescisión de las relaciones de trabajo sin responsabilidad para el patrón: el hecho de que el trabajador engañe al patrón sobre su capacidad para (69)+CANTON MOLLER, Miguel, Op. cit, p.p 92 y 93.

el desempeño de sus labores, nos señala también una causa especial, en el caso de que el trabajador falte 3 veces en un periodo de 30 -- días sin permiso o sin causa justificada, en que el trabajador cometa actos que atenten contra el patrón, los familiares de éste o sus compañeros de trabajo (demás trabajadores), también el de no adoptar - las medidas necesarias para su propia seguridad y de las demás personas, el de ocasionar desperfectos o perjuicios en las maquinarias o instrumentos relacionados con el trabajo, esto aplicado al trabajo - de autotransporte se refiere en consecuencia a las unidades (camio--nes, trailers, etc.) como las herramientas que se utilizan para el - arreglo de la maquinaria y por último es causa de rescisión el de no acatar las disposiciones que le de el patrón o sus representantes.(70)

Además de las causales del artículo mencionado el patrón en el trabajo de autotransporte dispone de 2 nuevas causas para rescindir el contrato al trabajador del autotransporte, que están establecidas en el artículo 264 de la ley federal del trabajo. Desde luego la negativa de realizar el viaje constituye una desobediencia y una violación grave del contrato de trabajo, ya que puede crear problemas de responsa**bil**idad al patrón respecto de sus clientes e inclusive el incumplimiento en algunos casos de las condiciones de la concesión o permiso

(70) CAVAZOS FLORES, Baltazar, "Nueva ley federal del trabajo temati**z**ada y sistematizada", Op. cit, p.p 126 y 127.

Consecuentemente parece razonable el que opere esta causal; no se -- puede decir lo mismo con la contenida en la fracción II del citado a rtículo 264, ya que se prevé la posibilidad de que exista una dismi nución importante y reiterada del volúmen de ingresos salvo causa -- justificada, al respecto cabe decir la importancia de la disminución, viene a ser una apreciación subjetiva del patrón, no existe un módu- lo para establecer cuando es o no importante una disminución de in-- gresos, es decir, el patrón podrá estimar en determinados casos que una cantidad no es importante y en otros casos, que una cantidad me- nor si lo es. El otro aspecto que nos parece conflictivo, es lo rei- terado de la disminución; no se dice cuantas veces ha de disminuir el ingreso, si ésa disminución debe 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 continuado o bien si basta -- con que ocurra en forma intermitente. (71)

"El diccionario de derecho usual del Dr. G. Cabanellas señala como - reiterar.-repetir-insistir-renovar.- Volver a decir o hacer". En con secuencia si un trabajador en varias ocasiones sufre un deterioro en los ingresos que normalmente produce, aún cuando no sea en forma con tinua, se encontrará dentro de lo previsto de la ley para la rescisión del contrato de trabajo". (72)

(71) Cfr. CANTON MOLLER, Miguel, Op. cit., p.p 94 y 95.

(72) CANTON MOLLER, Miguel, Ibid, p.p 95

El artículo 264 de la ley Federal del trabajo nos señala las causas especiales de rescisión de las relaciones de trabajo:

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

II.- La disminución importante y reiterada del volumen de ingresos, salvo que concurren circunstancias justificadas" (73)

" El artículo 264 de la ley reconoció 2 causas de rescisión específicas para el trabajo del autotransporte independientemente de las mencionadas en el artículo 47; a) La fracción primera coincide con una causa la negativa de efectuar el viaje contratado o su interrupción, pero se encontró la postilla "sin causa justificada" que abraza los 2 términos, efectuar e interrumpir, en la inteligencia de que siempre será considerada como tal, "La circunstancia de que el vehículo no reúna las condiciones de seguridad indispensables para garantizar la vida de los trabajadores, usuarios y público en general", una norma de seguridad en todo género de viajes;

(73) CAVAZOS FLORES, Baltazar, Op. Cit., p.p 243.

b) La fracción segunda es una consecuencia de las condiciones en que se desarrolla el servicio público de autotransporte, principalmente el de los choferes de ruíteo y el del personal de los autobuses urbanos: Ocurre que los ingresos que entrega algún chofer disminuyen - en proporción importante, al extremo de hacer incosteable la operación del vehículo. La disminución puede originarse en causas ajenas al trabajador pero si no es así y los choferes de otros vehículos obtienen ingresos normales y mayores la ley autoriza la resición, suponiendo que hay culpa del trabajador (fracción II)! (74)

(74) DE LA CUEVA, Mario, Op. cit., p.p 496 y 497.

C A P I T U L O V.

ANALISIS DEL ARTICULO 257.

5.1 CLASIFICACION DE LOS SALARIOS TOMADOS EN CONSIDERACION PARA EL PAGO DE LOS SALARIOS EN EL AUTOTRANSPORTE DE CARGA FEDERAL.

- a) Salario por día.
- b) Salario por viaje.
- c) Salario por boletos vendidos.
- d) Salario por circuito.
- e) Salario por kilómetros recorridos.

5.2 DETERMINACION DE LOS SALARIOS TOMADOS EN CONSIDERACION PARA EL PAGO DE LOS SERVICIOS PRESTADOS POR EL CHOFER.

C A P I T U L O V .

ANALISIS DEL ARTICULO 257

Dentro de este último capítulo quiero hacer un pequeño reconocimiento a los trabajadores del autotransporte que gracias a su labor nos proporciona un servicio importante como lo es el transporte carretero tanto de personas como de cosas (mercancías), a lo que me refiero respecto a lo anterior no es que menosprecie a los demás trabajos especiales puesto que todos ellos como su nombre lo dice tienen características diferentes y peculiares que los hace interesantes, no obstante debido a la relación directa que mantuve con la gente que presta sus servicios en este tipo de trabajo como es el autotransporte, pude darme cuenta de las dificultades que se enfrentan y los problemas que deben de resolver. A través de las entrevistas que tuve con algunos de los operarios(choferes) y permisionarios me enteré de que a pesar de los tropiezos a que le hacen frente muchos de los operarios quieren continuar en este tipo de trabajo, puesto que comenzaron desde muy jóvenes y les gusta su labor de conducir a través de las carreteras no importando los riesgos a los que hay que enfren

tarse y soportar. Respecto de mi punto de vista me permito transcribir algunas líneas que utiliza el Dr. Mario De La Cueva al respecto del trabajo del autotransporte que manifiesta en parte la razón por la cual he escrito sobre éste tema, y que dice: "El servicio público de transporte constituye el haz de canales que conduce a los niños, a los jóvenes y a los hombres; a la escuela, a la Universidad y a la vida diaria y el que frecuentemente nos devuelve a nuestra casa sin embargo no conocemos ninguna otra figura que sirva al público que haya sido tan juzgada con tanta severidad; quizá no hemos reflexionado en el hecho de que las condiciones en que las leyes, los reglamentos y los jueces le obligaban a prestar sus servicios, son la causa determinante de su conducta, pues cuando toma el volante durante jornadas inhumanas, notoriamente excesivas dado el índole de trabajo, en medio del inmenso y desordenado tráfico que padecemos y frente a los agentes de tránsito, prestos a levantar infracciones, se ve forzado a ejecutar toda suerte de malabarismos para cumplir el número de vueltas al circuito que se le exige o a transportar con premura los pasajeros y las mercancías o a obtener la suma de dinero que ha de entregar diariamente el permisionario al propietario del vehículo. El día en que las condiciones de trabajo respondan a los principios de Justicia Social, se establezcan escuelas de educación y capacita-

ción y los agentes de tránsito dejen de ser una de las mayores verguenzas nacionales solamente entonces podemos exigir del chofer que preste el servicio en condiciones de eficiencia, de educación y de sentido humano". (75)

A través de éstas palabras se manifiesta de alguna manera mi sentir por los trabajadores del autotransporte, que aún a los peligros que se exponen en la carretera y a su modo diferente de vida en relación con su familia de la cual vive desligado sobre todo en los casos de los transportes foráneos. A través de la historia del autotransporte nos podemos dar cuenta de los problemas a que han tenido que enfrentarse, algunos de ellos fueron el que no se encontraban protegidos en la Ley Federal del Trabajo, alguna norma que se tratara específicamente de ese trabajo en forma especial atendiendo a sus necesidades y realidad actual posteriormente fueron tomados en consideración por los legisladores quedando encuadrado dentro de la Ley en materia, después surgieron otros conflictos, más sin embargo el que comentaré será la creación del fantasma del arrendamiento de una cosa mueble considerando así el trabajo del autotransporte, esto era para eludir las obligaciones que estaban señaladas a este respecto en una relación de trabajo pero después de los estudios y debates realizados quedó establecido en la Ley Federal del Trabajo, a continuación cito (75) De la Cueva, Mario, "El Nuevo Derecho Mexicano Del Trabajo", Tomo 1 Editorial Porrúa, S. A, Novena Edición México D. F. 1984, pag. 492 y 493.

Los antecedentes históricos que proporciona el Dr. Mario De La Cueva en relación del problema planteado anteriormente sobre la confusión que se presentó sobre si el trabajo del autotransporte era un contrato de arrendamiento o una relación de trabajo, aunque el Dr. Mario De la Cueva nos dice que era uno de los caminos para burlar los derechos del Trabajo y yo concuerdo con esta opinión por las bases que expone y que son las siguientes: "La batalla de los trabajadores del volante y la victoria lograda en la reglamentación de la Ley nueva, es otra de las manifestaciones magnificas de la fuerza expansiva del Derecho del Trabajo. Relata Urbano Fariás Hernández en la tesis profesional que escribió sobre la Ley nueva, que los choferes de rulete ro cansados de la explotación de que eran objeto declararon una huel ga a principios de 1935 y plantearon la conveniencia de socializar el servicio. El 14 de febrero el Presidente Cárdenas dictó una resolución en la que estableció que los propietarios de los vehiculos de bian celebrar un contrato de trabajo con los choferes que utilizaran y la fundo en la concepción clasista del Derecho del Trabajo:" La clase trabajadora está constituida por aquellos que, mediante su esfuerzo en una u otra forma hacen producir el capital de otro, capital que por sí solo de nada serviría". El día 20 del mismo mes de febrero se reformó el reglamento de tránsito para imponer a los propietarios la obligación de exhibir el contrato de trabajo que debían de celebrar

los choferes. Finalmente el 24 de marzo de 1936, la Suprema Corte de Justicia dictó la Ejecutoria Luis Romero Real, en la que dijo que "el automóvil es una máquina destinada a una actividad productiva, para la que necesita emplear una actividad humana, que es el trabajo". Poco tiempo después, los permisionarios inventaron el fantasma del contrato de arrendamiento de una cosa mueble, en virtud del cual el chofer se obligaba a pagar una renta diaria a cambio del derecho de usar el automóvil durante determinado número de horas. El 9 de mayo de 1957, la ejecutoria de la Suprema Corte de Justicia R. Hernandez Luna sirvió de base a la Jurisprudencia firme (Apéndice al semanario Judicial de la Federación, México 1965, quinta parte, página 60); si el chofer del automóvil de alquiler usa el vehículo libremente durante cierto número de horas cada día en el servicio público de transporte de pasajeros, a cambio de una renta convenida con el dueño, quedando a favor de aquél las utilidades obtenidas al prestarle el servicio, las relaciones existentes entre las partes con tal motivo no pueden considerarse de trabajo sino de arrendamiento, toda vez que para que existiera contrato de trabajo sería preciso que el chofer prestara sus servicios al dueño bajo la dirección y dependencia de éste ya que por el contrario, es el chofer quien paga por el uso del vehículo. Cuando la Comisión encargada de preparar el proyecto de la nueva ley de trabajo, inmediatamente después de su formación, lanzó al principiar el año de 1967 una invitación pública para que se le enviaran estudios y sugerencias, observó que los trabajadores del volante despertaban después de la --

derrota de 1957 para plantear el retorno a la solución Cardenista de 1935. Nunca tuvo dudas la Comisión: sabía que la fuerza expansiva del Derecho del Trabajo era incontenible y que era llegado el momento de volcarlo sobre la totalidad de la clase trabajadora. Dentro de éste espíritu, redactó el artículo 258, que pasó a ser el 256 de la Ley nueva: "Las relaciones entre los choferes, conductores, operadores, cobradores y demás trabajadores que prestan servicios a bordo de auto transporte de servicio público de pasajeros, de carga o mixtos, foráneos o urbanos, tales como camiones, autobuses, camionetas, automóviles, y los propietarios o permisionarios de los vehículos, son relaciones de trabajo y quedan sujetas a las disposiciones de éste capítulo". (76).

A lo anterior se puede añadir que con respecto a la Ley de 1970 existe una relación de trabajo entre chofer y permisionario, además que fué una respuesta al clamor de los trabajadores del autotransporte que se les respeten sus derechos y que no intenten o traten de confundir de nuevo sus relaciones de trabajo con relaciones de carácter civil. Respecto a éste punto el Dr. Mario de la Cueva nos señala también que la Comisión respectiva previendo el caso de que en un futuro se tratara de encontrar una brecha para desvirtuar los propósitos de la reglamentación se dió a la tarea de buscar una aplicación nueva del principio de la imperatividad de las normas, que sirvieran para evitar cualquier maniobra dirigida a descartarlo, una especie de garantía de efectividad del principio de imperatividad que se

(76) DE LA CUEVA, Mario, Op. cit. p.p 493 y 494.

extendiera a contratos, convenios, pactos o actos simulados, por lo tanto que se negara validez jurídica a todo acto que desvirtuara los propósitos de la ley, cualquiera que fuera su naturaleza. De donde brotó el artículo 256 que dice en su párrafo segundo: "La estipulación que en cualquier forma se desvirtue lo expuesto en el párrafo anterior no produce ningún efecto legal ni impide el ejercicio de los derechos que deriven de los servicios prestados". Claro está que la carencia de validez se halla emparentada con el artículo 5º de la Ley Federal del Trabajo, pero no obstante es diferente porque ésta norma se refiere a la nulidad de las estipulaciones que formen parte de una relación de trabajo (y que sean contrarias a las estipuladas en las normas contempladas en la ley), en tanto el artículo 256 apunta a los actos que tienden a suplantar la existencia de la relación. (77)

Retomando la cita que proporciona Mario de la Cueva sobre los antecedentes históricos del problema planteado anteriormente sobre el fantasma del arrendamiento creado por los permisionarios: "En las sesiones de la Comisión y posteriormente ante el poder legislativo, los representantes empresariales en su memorandum inicial y en el de 31 de marzo de 1969, volviendo a luchar por el primado civil: la doctrina de la autonomía de la voluntad y la consecuente tesis de la libre determinación de la naturaleza de

(77) Cfr. DE LA CUEVA, Mario Op. cit, p.p 495 y 496.

las relaciones jurídicas, facultan al propietario del vehículo y al chofer a celebrar contratos de arrendamiento en un acto libre de - sus voluntades, plenamente lícitos y regidos por el derecho civil. Por otra parte añadieron: la relación jurídica no puede configurarse como un contrato de trabajo, por que no existió ni puede existir el vínculo de subordinación ya que el chofer puede hacer uso del automóvil para prestar el servicio de transportación de personas o para sus fines personales, libertad ésta que explica que el chofer no reciba ningún género de instrucciones para el uso del vehículo, cuestión que por lo demás, no interesa al propietario; finalmente el chofer no tiene un horario de trabajo, sino que usa el automóvil discrecionalmente durante el número de horas fijado en el contrato de arrendamiento. La Comisión se encontró delante de una argumentación sofisticada, a la que respondió con los principios del Derecho nuevo: en la oposición entre el derecho del Trabajo y el derecho civil, el primero es preferente, por que sus normas fundamentales son parte de la Ley Suprema de la Nación. Respecto del argumento básico de los propietarios consisten que el chofer tomaba en arrendamiento el automóvil para hacer de él uso que le conveniera, se replicó que era falso, por que de conformidad con el reglamento de tránsito, el permisionario estaba

obligado a prestar el servicio que por lo que si no lo prestaba, provocaba la cancelación del permiso; en consecuencia no podía darlo en arrendamiento para una finalidad cualquiera; en lo que concierne a que el chofer no tenía un horario fijo, puso la comisión en relieve su falsedad, por que ese horario es precisamente, el número de horas que se conviene con el permisionario para la prestación del servicio! (78)

Entró la idea del derecho del trabajo como un derecho de clase: el chofer no tiene más patrimonio que su energía de trabajo y la presta como lo explicó el Presidente Cárdenas para hacer producir el capital de otro, por lo tanto la usa en beneficio de otro y obtiene un ingreso por el trabajo que desarrolla, ingreso que constituye su patrimonio económico. Con apoyo de éstas ideas interrumpio una vez más la doctrina de la relación de trabajo: la existencia de un contrato simulado no puede detener la aplicación del estatuto laboral. En la realidad social, el chofer y el automóvil integran la unión del trabajo y del capital para la realización de un fin económico, en esa unidad el chofer pone su energía de trabajo, ese que es su patrimonio humano, al servicio del capital, en una subordinación que se manifiesta en la prestación de un servi -

(78) DE LA CUEVA, Mario, Op. cit. p.p. 494 y 495

cio público dentro de un horario fijo y de conformidad con las normas del reglamento de tránsito y las instrucciones complementarias del patrono.

A este respecto la desición de la comisión fué muy acertada porque debido a estas argumentaciones que declaró en el sentido de preferencia del derecho del Trabajo al derecho civil por lo que el chofer se encuentra protegido y deja sin duda al respecto de las relaciones laborales a las que pertenecen los trabajadores del autotransporte como es el chofer o conductor y el permisionario o propietario del vehículo. En infinidad de ocasiones es muy difícil el poder plasmar a través de palabras escritas lo que uno observa y vive por los sentimientos tan encontrados que se presentan en un solo momento y lo que quisiera plasmar es lo hermoso. y a la vez tan difícil situación en la que los choferes se enfrentan debido a su trabajo: El autotransporte. (79)

5.1 CLASIFICACION DE LOS SALARIOS TOMADOS EN CONSIDERACION PARA EL PAGO DE SALARIOS EN EL AUTOTRANSPORTE DE CARGA FEDERAL.

Antes de empezar a hablar de las distintas formas establecidas en la ley para el pago del salario a los trabajadores del autotransporte, sería preciso hablar sobre el salario y su definición.

"En los artículos 82 y 84 propuso la Comisión el concepto nuevo del salario y señaló los elementos que lo integran "es la retribución

(79) Cfr. DE LA CUEVA, Mario Op. cit p.p. 495.

que debe pagar el patrono al trabajador por su trabajo; y se integran con los pagos hechos por cuota diaria, gratificaciones, percepciones, habitación, primas, comisiones, prestaciones en especie y cualquier otra cantidad o prestación que se entregue al trabajador por su trabajo" (80). Las nuevas disposiciones se apartaron de los preceptos de la ley de 1931, en primer lugar, por que también en este problema se superó la concepción contractualista, al suprimir en el artículo 82 la referencia a "La retribución que se debe pagar por virtud del contrato de trabajo", y en segundo lugar, por que se extendió el salario a la totalidad del trabajo prestado, suprimiendo la frase que lo limitaba a "labor ordinaria; en cambio, declaró que el término salario abarca tanto la retribución por las horas de la jornada ordinaria como las extraordinarias".(81)

El Dr. Mario De la Cueva nos da un concepto de salario y dice:"el salario es la retribución que debe percibir el trabajador por su trabajo, a fin de que pueda conducir 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".(82)

(80) CAVAZOS FLORES, Baltazar, "Nueva Ley Federal del Trabajo tematizada: y sistematizada", Editorial Trillas, 22 Edición, México, D.F., 1988, p.p 147.

(81) DE LA CUEVA, Mario, Op. cit., p.p 294.

(82) Ibid., p.p 297.

Y en el Diccionario del Licenciado Rafael de Pina se remite a lo estipulado en el artículo 82 de la Ley Federal del Trabajo y que dice: "El salario es la retribución que debe pagar el patrón al trabajador por su trabajo". (83)

Refiriéndome a las distintas formas en que se fija el salario en forma general y que se encuentran establecidas en la Ley específicamente en el artículo 83 y que son: "por unidad de tiempo, por unidad de obra, por comisión, a precio alzado o de cualquier otra manera". (84).

Por unidad del tiempo, el Dr. Mario De La Cueva nos da una definición, "es aquél en que la retribución se mide en función del número de horas durante el cual el trabajador está a disposición del patrón para prestar su trabajo". (85).

El salario por unidad de obra "es aquél en el que la retribución se mide en función de los resultados del trabajo que preste el trabajador". (86).

(83) DE PINA , Rafael, "Diccionario de Derecho", Editorial Porr a, Decimo primera edición, México, D.F, 1983, p.p 440.

(84) CAVAZOS FLORES, Baltazar, "Nueva ley federal del trabajo..", Op. cit, p.p 147.

(85) DE LA CUEVA, MARIO, Op. cit, p.p 305.

(86) Idem.

El salario por comisión es: "aquél en el que la retribución se mide en función de los productos o servicios de la empresa vendidos o colocados por el trabajador", en el artículo 286 de la ley nos dice - que dicho salario es: "una prima sobre la mercancía o servicios vendidos o colocados". (87)

El salario a precio alzado es: "aqueí en que la retribución se mide en función de la obra que el patrono propone ejecutar". (88)

En relación al trabajo de autotransporte, con el carácter que tiene de un trabajo especial vemos que en el artículo 257 de la ley en materia nos señala una diversidad de formas en que se fija el salario y que puede ser: "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 éstas modalidades, sin que en ningún caso pueda ser inferior al salario mínimo". (89)

Este artículo autoriza a esa variada forma de fijación y además nos señala en el final del primer párrafo que: "según la selección que se haga de la primera modalidad dependerá la segunda"; por lo regular se sabe que el transporte de carga, puede establecerse como de hecho se hace, con un porcentaje sobre el flete contratado.(90)

(87) DE LA CUEVA, Mario, Op. cit. p.p. 305.

(88) Ibid, p.p. 306

(89) CAVAZOS FLORES, Baltazar, Op. cit. p.p. 241

(90) Cfr. CANTON MOLLER, Miguel, Op. cit, p.p. 89.

a) Cuando el salario se fije por día (que es el salario por unidad de tiempo), éste no será menor al salario mínimo, como también está señalado en la ley que en ninguna de las otras formas estipuladas, en éste caso por lo regular es utilizado con más frecuencia en el transporte urbano de carga. En el servicio de pasajeros que conforme al reglamento se llama en el Distrito Federal "sin ruta fija", esto es el de los taxis, lo común es el trabajador liquide al propietario una cuota fija diaria y que el remanente entre éste pago, más los gastos de operación (combustible, Lubricantes, lavado, etc.), y lo cobrado al público usuario, simplemente es una forma en que el propietario se autogarantiza un ingreso fijo.

b) Cuando se trata de salario por viaje éste es generalmente utilizado para los vehículos que prestan servicio foráneo, así mismo los trabajadores en estos casos son frecuentemente contratados a porcentaje sobre los boletos vendidos, si se trata de pasajeros o sobre el flete si se trata de carga. (91).

c) En lo que se refiere a boletos vendidos cuando se trata del número de boletos vendidos, éste es frecuentemente utilizado en viajes foráneos si se toma pasaje en poblaciones o lugares intermedios;

(91) Cfr. CANTON MOLLER, Miguel, Op, cit. p.p. 89.

d) Por circuito recorrido frecuente en los camiones de la Ciudad de México, lo que da por resultado que el salario varíe en función del número de veces que se recorra diariamente el circuito;

e) O por kilómetros recorridos, preferido en los casos en que tienen que cambiarse las tripulaciones durante el trayecto, pues es posible que los cambios operen en distancias distintas;

f) En el mismo artículo 257 señalado anteriormente nos dice también que el salario puede consistir en una cantidad fija, en una prima sobre los ingresos, o en la cantidad que exceda a un ingreso determinado, ésta forma se ha venido empleando en el servicio de ruletero como se puede ver el trabajo del autotransporte tiene una variedad de formas para la fijación de los salarios para el pago de la retribución por los servicios prestados por los choferes, independientemente de que se autoriza para tomar una o dos modalidades según se encuentre o se adopte el tipo de servicio como ya lo he mencionado (urbano, foráneo, de carga, pasajero, de ruletero, etc.).

Cada una de las formas establecidas en la ley, como son: Por día, -- por viaje, por boletos vendidos o circuito o kilómetros recorridos, se encuentran respondiendo de alguna manera a las propuestas hechas por los choferes para que se les pague un salario que corresponda a las necesidades del mismo y acorde a las modalidades del tipo de prestación.(92)

(92) Cfr. DELA CUEVA, Mario, Op. cit., p.p 497.

5.2 DETERMINACION DE LOS SALARIOS TOMADOS EN CONSIDERACION PARA EL PAGO DE LOS SERVICIOS PRESTADOS POR EL CHOFER.

Para comenzar me referire a la garantía del salario mínimo, pero en las otras formas que se presentan no se hacía en el pasado ninguna referencia a él, un problema particularmente agudo en el trabajo de los choferes de ruletero, cuyo salario consiste en "La cantidad que exceda a un ingreso determinado". Ante estas consideraciones, en la frase final del párrafo primero del artículo 257 se garantiza que el salario que se convenga en ningún caso "puede ser inferior al mínimo" lo que implica, en la hipótesis mencionada de los choferes de ruletero, que si se comprueba que la cantidad excedente a un ingreso determinado no puede alcanzar el monto del salario mínimo, deberán hacerse los ajustes necesarios para respetar el mandamiento Constitucional y legal. Esta medida establecida en la ley me parece muy acertada, ya que la situación de los choferes es muy difícil pues a pesar de tener como garantía el salario mínimo y que en su definición establecida en la ley específicamente en el artículo 90 y que engloba dentro de éste concepto lo que debe ser el salario (mínimo) necesario para que se satisfaga las necesidades normales de un jefe de familia y así mismo garantiza de que sea pagada

do en efectivo y que no sea objeto de descuento salvo lo que está estipulado en la ley, (93) en el artículo 90 de la ley federal del trabajo nos dice sobre el salario mínimo: "es la cantidad menor que debe recibir en efectivo el trabajador por los servicios prestados en una jornada de trabajo.

El salario mínimo deberá ser suficiente para satisfacer las necesidades normales de un jefe de familia en el orden material, social y cultural, y para proveer la educación obligatoria de los hijos". (94).

El salario mínimo debe ser pagado en efectivo y sin descuentos de ninguna especie, salvo lo que está dispuesto en el artículo 97 de la misma ley y que se refiere a las pensiones alimenticias, el pago de rentas de habitación proporcionada a los trabajadores por las empresas pero observado lo dispuesto en el artículo 151, el pago de abonos para cubrir préstamos provenientes del INFONAVIT, y el pago de abonos para cubrir los créditos garantizados por el FONACOT. A pesar de que se toma estas medidas vemos que en la realidad debido a la crítica situación en que se encuentra el país y el trabajo del autotransporte vemos que no les alcanza con ese salario por eso se toma como principio que el pago de los servi -

(93) Cfr. DE LA CUEVA, Mario, Op. cit., p.p. 497.

(94) CAVAZOS FLORES, Baltazar, Op. cit., p.p. 150.

dios no sea inferior al mínimo, para que de este modo les pueda alcanzar a cubrir sus necesidades y aún así debido a las dificultades - que enfrentan los permisionarios y choferes para que les sea liquidado el importe del servicio prestado (flete), pero les retardan inclusivo hasta un mes para que pueda ser cobrado mientras el permisionario debe poner de su bolsa el salario del trabajador y gastos mientras le cubren el importe del viaje. (95)

En lo que se refiere al segundo párrafo del citado artículo 257, que 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 por causa que no les sea imputable", - esto es muy acertado pues en este tipo de trabajo se presenta frecuentemente el hecho de que se tarden en descargar el producto o por algún desperfecto mecánico por eso se les cubren los gastos extras que tengan (comidas, hospedaje, refacciones, etc.) .

-En relación a que los salarios no pueden reducirse si se abrevia el viaje, ya sea cualquier causa que origine o motive esa reducción del tiempo en relación al viaje, me parece correcto el hecho de que no se reduzca el salario ya que de por sí es poco lo que llegan a ganar como para quitarle o disminuir su salario, pero debe vigilarse que se haya hecho el viaje completo, es decir que cubriendo el requisito de entregar la mercancía y dejar el pasaje en el lugar convenido, ya que en la realidad cuando los choferes están a

(95) Cavazos Flores, Baltazar, Op, cit. p.p. 151.

comisión por flete realizado lo que les interesa es realizar más viajes para aumentar su comisión. (96).

En lo que respecta al cuarto párrafo del artículo 257 de que se les debe pagar el salario a los choferes de transporte urbano o de circuito en los casos de interrupción del servicio por causas que no les sea imputable a ellos es acertada esta resolución establecida en la ley, puesto que debido en la forma en que se presta éste tipo de trabajo y el medio donde se efectúa o desarrolla, como es en el constante tráfico y que en muchas ocasiones impiden al conductor terminar con las vueltas por los constantes embotellamientos, o por los múltiples accidentes que ocurren en forma frecuente, o debido a los arreglos o desperfectos que hagan o que tengan en las calles (asfalto, autopista). Y por último el párrafo quinto del mencionado artículo nos señala que " no es violatoria del principio de igualdad de salario la disposición que estipula salarios distintos para trabajo -- igual, siempre y cuando éste se preste en líneas o servicios de diversa categoría ". Por lo mismo este trabajo con su carácter especial que tiene como ya lo he mencionado anteriormente define en el aspecto de trabajo igual a salario igual también la fundamentación jurídica está en el artículo 123, fracción VII (96) Cfr. CAVAZOS FLORES Baltazar, Op, cit. p.p. 242

Constitucional que dice: " Para trabajo igual debe corresponder salario igual, sin tener en cuenta sexo ni nacionalidad". El artículo 86 de la ley de 1931 habló de trabajo igual "desempeñado en puesto, jornada y condiciones de eficiencia también iguales", disposición que se recogió en la ley actual, en el mismo número de artículo; el concepto de trabajo igual no debe entenderse como una igualdad matemática sino que habrá de considerarse las circunstancias de cada caso para tomar una resolución, la acción de trabajo igual tiene por objeto que si el trabajo que se presta es igual al de otro trabajador se pague el mismo salario, en lo que se refiere al trabajo especial del autotransporte, también ahí encontramos la norma -- que se da en las transportaciones marítimas, aéreas y ferrocarrileras: salarios distintos para trabajo igual si se presta en líneas o servicios de diversa categoría, de conformidad con la autorización del artículo 257 párrafo quinto.(97)

Si se trata de unidades de categoría distinta, por ejemplo es frecuente que sobre una misma ruta funcionen dos servicios similares, un caso sería el de pasajeros pero una de las líneas es de primera categoría y la otra es de segunda, es indudable que el trabajo es el mismo: sin embargo considerándose que los ingresos patronales -- son diferentes, aún cuando la empresa es la misma. En lo que se refiere a las prestaciones de los choferes para los efectos de pago -- de indemnizaciones, se está a lo que para todos los trabajadores -- (97) Cfr, DE LA CUEVA, Mario, Op. cit. p.p 302, 303 y 497.

señalada en la ley, es decir, que el salario se constituye con el - con el valor de todas y cada una de las prestaciones y que he señalado en el capítulo anterior de manera mas particular. (98)

Como lo he señalado numerosas veces que el trabajo del autotransporte está pasando una critica situación económica por lo que puero - hacer un breve bosquejo de las dificultades y condiciones a las que enfrentan los patrones y choferes, así como me permití anotar algunos comentarios de personas muy relacionadas con este medio de transporte. En la actualidad el transporte es una de las industrias que se ha visto más afectada por la crisis económica que sufre nuestro país, siendo esta industria prestadora de servicios de primera necesidad dedicada a transportar personas y cosas por todos los caminos de la República Mexicana. A continuación se presentan los aspectos mas relevantes y que por su naturaleza presentan diversas problemáticas que afectan de forma definitiva la economía de las empresas:

Como primer punto figura la dificultad de obtener a costos mas o menos razonables los insumos y refacciones para el adecuado mantenimiento de las unidades, debido a que las más importantes y costosas son de importación y requieren de los permisos correspondientes; el alto costo de las llantas cuya duración en algunos casos, no es mayor de 30 días, el precio del combustible y su consumo, los salarios y prestaciones de los operadores y finalmente el costo de la inversión. "Pocas son las empresas que de alguna manera han formado una (98) Cfr. CANTON MOLLER, Miguel, Op. cit, p.p 90 y 97.

infraestructura interna, mediante el cual se puedan establecer controles administrativos modernos, congruentes a las actividades del autotransporte. Sin embargo, la gran mayoría de las empresas ha regresado a los sistemas de hombre-camión, en ésta industria, las instalaciones más costosas de maquinaria no permanecen en un lugar fijo (fábricas) como en la mayoría de las industrias sino que se trata de autobuses y camiones costosos donde la inversión se encuentra rodando, recorriendo miles de kilómetros sobre carreteras, expuesto a todos los riesgos y a cargo de un conductor que naturalmente es humano. Por tales motivos, la preocupación más importante de las empresas es lograr obtener la mejor preparación para los conductores de unidades, para esto cabe mencionar que todos los conductores son prácticos ya que ninguno procede de ningún centro escolar por no -- existir a ningún nivel escuelas profesionales o técnicas que pudieran ser fuente generadora de los conocimientos que requiere un conductor". En este aspecto el sindicato de autotransporte que se encuentra en el Estado de México me proporcionó datos en los que ya se -- tiene los planes para que de forma básica los conductores reciban -- una instrucción primaria o alfabetización ya que muchos de los operadores no saben leer y todo lo han adquirido por medio de práctica posteriormente se instalarán escuelas en las que se capacite de una manera ya más adecuada y específicamente sobre los conocimientos -- elementales respecto del transporte y lo relacionado con lo mismo.(99)

(99) Cfr. CAVAZOS FLORES, Baltazar, "Las técnicas de la administración científica y los trabajos atípicos", Op. cit, p.p 122 y 123.

Por otra parte existen problemas muy complejos que no han sido posible corregir entre ellos, por ejemplo, podemos citar el abuso de confianza del conductor, en el sentido de levantar diversos pasajes en las terminales o en cualquier punto del camino, o como lo he señalado anteriormente el hecho de que realicen viajes llamados piratas, (en el caso del autotransporte de carga), pues el beneficio o la ganancia que aporte ese viaje realizado por él mismo sin autorización del patrón y utilizando en su propio beneficio el camino, a los que el propio conductor procede a cobrar a bordo del autobús el importe de los pasajes sin darles los boletos correspondientes, así el ingreso de estos pasajes va a parar directamente a la bolsa del conductor, haciéndose notar que en muchas ocasiones se trata de cantidades más o menos considerables que nunca llegan a incluirse dentro de los ingresos de la empresa, pese a la existencia de la supervisión e inspección en el camino, los reportes que llegan a elaborarse por este concepto de abuso de confianza, tal parece que no afecta a los conductores a sabiendas de que se les puede rescindir su relación de trabajo. Como podrá observarse estas fugas dañan definitivamente la economía de las empresas en tanto no exista una regulación al respecto, ya que por parte de las autoridades no se cuenta con el apoyo que pudiera terminar con este tipo de anomalías. La Secretaría de Comunicaciones no interviene vía supervisión o inspección a este respecto y si lo llegara a efectuar a quien sancionaría sería a la empresa y no al conductor.(100)

(100)Cfr. CAVAZOS FLORES, Balatazar, "Las técnicas de la administración científica y los trabajos atípicos", Op. cit., p.p 123.

"Las empresas nacionales de autotransporte en estos tiempos requieren de una sólida infraestructura cimentada en una administración funcional y actualizada para lograr su superación y desarrollo. La complejidad de un mercado saturado en la oferta de servicios y reducido en la demanda de los mismos, existe mucha oferta de servicios de autotransporte más sin embargo se encuentran muy mal remunerados debido a la situación existente en nuestro país y también debido a la competencia desleal a la que se tienen que enfrentar las diversas empresas de transporte, esta competencia exige de las empresas un dinamismo y creatividad excepcional que solo puede aplicarles un engranaje administrativo altamente calificado que pueda garantizar la subsistencia satisfactoria de los integrantes del sector". (101)

La mayoría de las personas que se encuentran relacionadas con el autotransporte comentan sobre lo perjudicial de la competencia desleal, por eso me permití transcribir algunos comentarios de esta gente que conoce a fondo este trabajo debido a las constantes experiencias personales, como es el caso del contador de una línea transportadora: el contador público Abel Ayala Mendoza confirma su posición en contra del arbitrario jineteo del dinero de los fletes por parte de las empresas productoras usuarias de dicho servicio de transportes, asevera el señor Ayala que no es justo que los industriales --

(101) Revista de camaras y transportes de acción cultural y política, "Panorámica de una empresa: Un complejo industrial del -- transporte a la altura de México", Editora periodística Nacional, número 4, México D.F Julio-Agosto, 1986, p.p 7.

retengan la liquidación de servicios ya que ellos, los productores cuando venden su producción ya cobraron el valor del flete de la mercancía y a pesar de ello muchas veces no han pagado tal servicio a las empresas del transporte, a quienes, frecuentemente dilatan hasta varios meses para pagarles. De hecho todo el mundo sabe que los costos de producción aumentan cada día en el transporte, y lo peor de todo es que las empresas del ramo se ven obligadas a financiar los gastos del flete, mantenimiento de las unidades, costos de combustible, carreteras de peaje, mano de obra (maniobras), reparto de utilidades y sueldo del operador; no obstante los transportistas deben esperar pacientemente a que los clientes se decidan a pagar después de las consabidas argucias de "recibos a revisión, firmar, etc." todo esto viene a agravar más la raquítica economía del sector transporte especialmente en carga regular, donde sucede este tipo de anomalías. Y --- agrega el contador Ayala que según las reglas establecidas, el flete de carga debe pagarse al efectuarse el servicio, no obstante no es así, el señor Ayala enfatizó que de alguna manera y bajo normas apropiadas debe de acabarse con los fletes por cobrar y por supuesto con la competencia desleal que viene a proporcionar esas vicisitudes ya que si se unieran todos los transportistas y negaran el servicio a los clientes morosos éstos desaparecerán sin duda". (102)

(102) Revista de camaras y transportes de acción cultural y política, --
"El transportista es víctima del jineteo del pago de sus servicios"
Op. cit., p.p 12.

Estos son algunos de los problemas que diariamente tiene que enfrentar, los transportistas además de otros como son el hecho de que el chofer por lo regular tiene que enfrentar a los agentes de tránsito que nada mas esperan a que entren a la ciudad para sacarles dinero, ésto ya es de rutina por lo que algunos transportistas y choferes ya consideran como una cuota y lo señalan en las notas de gastos.

Es muy importante conocer más al respecto del autotransporte, puesto que es uno de los medios que más transportan gente y mercancías y que haciendo una breve comparación a otro medio de transporte como es el ferrocarril y que es mas veloz el autotransporte, respecto -- del avión es más económico el transporte por carretera. En los viajes que realice en los trailers para conocer más de cerca el trabajo que realizan los choferes me di cuenta de lo difícil que es este trabajo no solo por el hecho de que es una tensión nerviosa constante debido a que tiene que mantenerse alerta con atención especial para conducir un número determinado de horas o kilómetros sobre carreteras peligrosas sino también lo difícil está también en el cambio de vida que al igual que el agente viajero tardan días a regresar al hogar . (103)

(103) Revista de camaras y transportes de acción cultural y política, "Sigue el abuso de la policía del Estado de México", Op. cit., p.p 22.

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

1.- Los trabajos especiales son 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.

2.- Es a partir de la ley de 1970 que se consagró a cada uno de los trabajos especiales un capítulo en particular, debiéndose entender que en aquellos puntos para los cuales no hay disposición expresa rigen los principios generales del contrato de trabajo.

3.- Como un antecedente histórico del transporte en la época prehispánica es el TAMEME VEREDA este tipo de comunicación promovió el intercambio comercial de los centros productores y de consumo además tenía una función política consistente en mantener férreo dominio sobre los pueblos sojuzgados por el imperio Mexica.

4.- En el año de 1925 se creó la Comisión nacional de caminos, trató de comunicar a la Capital de las ciudades más próximas razón, por la cual, fué construida la carretera México-Puebla, a partir de ésta fecha el Gobierno mexicano a dedicado mayor atención a ésta rama de las comunicaciones.

5.- En la actualidad la construcción de nuevas vías camineras está a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Caminos y Puentes Federales de Ingresos y las Juntas Locales de Caminos.

6.- La importancia del salario mínimo nace y queda expresada con la promulgación de la Constitución General de la República el 23 de enero de 1917 en cuyo artículo 123 fracción VI se establece ya el principio de que el salario mínimo "debera ser suficiente para satisfacer las necesidades normales de un jefe de familia".

7.- Entre 1917 y 1931 fecha en que entró en vigor la primera Ley Federal del Trabajo, pudieron apreciarse deficiencias en el sistema de fijación de los salarios mínimos derivada de que la división municipal producto de diversos fenómenos históricos y antecedentes geográficos, no guardaban relación alguna con las características del desarrollo económico regional ni con los problemas laborales.

8.- La Comisión Nacional de los Salarios Mínimos se crea en 1963, es a partir de esta fecha que un organismo tripartita de nivel federal empezó a fijar los salarios mínimos bajo una concepción globalizadora de política económica.

9.- Los sujetos que forman parte de las relaciones de trabajo en el autotransporte son:

- a) El dueño o propietario del vehículo que no precisamente es el empleador;
- b) El administrador, concesionario o

intermediario que puede ser el mismo propietario o tener recibida la posesión del verdadero dueño;

c) El chofer, operador y/o ayudante o colaboradores necesarios, personas físicas que son considerados indistintamente dependientes y subordinados.

10.- Como en el capítulo que se refiere al trabajo de autotransporte no establece otras condiciones de bemos estimar que le son aplicables las demás disposiciones de la Ley con carácter general y en consecuencia gozan de los mismos derechos y prerrogativas. Respecto a la jornada de trabajo cabe aclarar que en este tipo de trabajo no tiene especificación; sin embargo, el máximo será el legal, no obstante, se debe establecer puestos de revisión para que se lleve a cabo esta medida y que el trabajador conduzca solamente 5 horas consecutivas con periodos de descanso.

11.- En lo que se refiere al reparto de utilidades cabe mencionar que en las empresas del autotransporte también se les proporciona a los trabajadores salvo en las cooperativas que normalmente no se da puesto que son socios pero se puede dar el caso de que tengan asalariados entonces si se efectúa el reparto de utilidades.

12.- Los trabajadores tanto como los patrones del autotransporte tienen obligaciones y prohibiciones es peciales señaladas en la Ley para los trabajadores pero una que es muy importante es la de no ingerir bebidas alcohólicas durante la prestación del servicio y en las 12 horas anteriores a su

iniciación, así como el de no usar drogas o enervantes fuera o dentro de las horas de trabajo, respecto de esto deberían hacerse exámenes médicos con más frecuencia evitando que se pase por alto esta disposición legal.

13.- La ley nos señala una diversidad de modalidades de pago del salario en el trabajo del autotransporte y que puede ser: por día, este es utilizado con frecuencia en el transporte urbano de carga; por viaje, este es generalmente utilizado para los vehículos que prestan servicios foráneos a porcentaje sobre boletos vendidos si se trata de pasajeros o sobre el flete si se trata de carga; el salario por número de boletos vendidos, este es utilizado en viajes foráneos si se toma pasaje en poblaciones o lugares intermedios; por circuito o kilómetros recorridos, este es el preferido en los casos en que tienen que cambiarse las tripulaciones durante el trayecto pues es posible que los cambios operen en distancias distintas; 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 ésta forma se ha venido empleando en el servicio de ruletero.

14.- Para la determinación de los salarios en este tipo de trabajo se observan las disposiciones generales al respetarse la garantía del salario mínimo como es el caso por ejemplo de los choferes de ruletero, que si se comprueba que la cantidad excedente a un ingreso determinado no puede alcanzar el monto del salario mínimo, deberá hacerse los ajustes necesarios para respetar el mandamiento constitucional.

B I B L I O G R A F I AG E N E R A L.

- 1.- BARRIENTOS ESPARZA, Javier, A, "Las comunicaciones y los transportes en México", Instituto de estudios políticos, económicos y sociales. PRI, México, D.F, 1975.
- 2.- BRAVO, Carlos; GOMEZ PEREYRA, Gonzalo, "Apuntes para la historia del autotransporte", Dirección general del autotransporte federal Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Segunda edición, México, D.F, 1983.
- 3.- CANTON MOLLER, Miguel, "Los trabajos especiales en la ley laboral mexicana", Cárdenas editor y distribuidor, México, D.F, 1977.
- 4.- CAVAZOS FLORES, Baltazar, "Nueva ley federal del trabajo tematizada y sistematizada", Editorial trillas, vigésima segunda edición, México, D.F, 1988.
- 5.- CAVAZOS FLORES, Baltazar, "Las técnicas de la administración científica y los trabajos atípicos", Editorial trillas, México, D.F, 1986.
- 6.- DE LA CUEVA, Mario, "El nuevo derecho mexicano del trabajo", Tomo II, Editorial Porrúa, S.A, Novena edición, México, D.F, 1984.
- 7.- DE PINA, Rafael, "Diccionario de Derecho", Editorial Porrúa, décimo primera edición, México, D.F, 1983.
- 8.- HORI ROBAINA, Guillermo, "El trabajo especial en la ley Federal del trabajo de 1931", Revista mexicana del trabajo y previsión social, volumen IV, segunda edición, México, D.F, 1981.

- 9.- MARTINEZ DEL RIO, R, "El transporte en la historia de México", Artes de México, D.F, 1960.
- 10.- MEDINA ARBIZU, Eduardo, "Aspecto de los transportes nacionales" - Transportes-México, Investigación económica, segunda edición, México, D.F, 1962.
- 11.- OSORIO, Manuel, "Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales", Editorial Heliasta, Buenos Aires, Argentina, 1974.
- 12.- PERERA MORALES, Carlos, A, "Los trabajadores del autotransporte foráneo de pasajeros en la nueva ley federal del trabajo", UNAM, - TESIS, México, D.F, 1971.

L E G I S L A C I O N .

- 13.- "Constitución política de los Estados Unidos Mexicanos", Editorial Trillas, Tercera edición, México, D.F, 1986.
- 14.- "Leyes y reglamentos aplicables al autotransporte por carreteras de jurisdicción federal", Editorial Bloquenal ediciones, S.A, -- Cuarta edición, México, D.F, 1986.

O T R A S F U E N T E S .

- 15.- "Enciclopedia Gran Larousse Universal", Tomo XL, Plaza & Janes, S.A, editores, Barcelona, España, 1982.
- 16.- "Guía relativa a la localización de las empresas concesionarias del autotransporte público federal", S.T y P.S, Estadísticas - que corresponden al periodo 1981-1984, México, D.F, 1986.

- 17.- "Manual de organización de la Comisión Nacional de los Salarios Minimos", Centro de documentación de la Comisión Nacional de los salarios mínimos, México, D.F., 1986.

I N D I C E.

INTRODUCCION.

CAPITULO I.

| <u>TRABAJOS ESPECIALES.</u> | Pag. |
|-----------------------------------------------|------|
| 1.1 Definición | 1 |
| 1.2 Reglamentación | 2 |
| 1.3 Trabajo de autotransporte | 6 |
| 1.4 Definición de autotransporte | 17 |
| 1.5 Definición de autotransportista | 20 |

CAPITULO II.

| <u>ANTECEDENTES HISTORICOS.</u> | |
|-------------------------------------------------------------|----|
| 2.1 (a) Etapa prehispánica | 24 |
| (b) Etapa Colonial | 26 |
| (c) Etapa Contemporánea | 36 |
| 2.2 La importancia del autotransporte en nuestros días. . . | 38 |

CAPITULO III.

| <u>LA COMISION NACIONAL DE LOS SALARIOS MINIMOS.</u> | |
|------------------------------------------------------|----|
| 3.1 Evolución Histórica. | 44 |
| 3.2 Funcionamiento actual de la Comisión | 49 |

CAPITULO IV.

RESTACION DE LOS CHOFERES DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA FEDERAL.

| | Pag. |
|-----------------------------------------------------------------------|------|
| 4.1 Ubicación legal. | 58 |
| a) Sujetos del contrato de autotransporte | 61 |
| b) Relación de trabajo | 62 |
| c) Jornada de trabajo | 64 |
| d) Condiciones especiales. | 68 |
| 4.2 Otras prestaciones. | 69 |
| a) El salario en los días de descanso | 70 |
| b) El salario de las vacaciones e indemnizaciones | 72 |
| 4.3 Las obligaciones especiales de los patrones. | 74 |
| 4.4 Las obligaciones y prohibiciones de los trabajadores | 76 |
| 4.5 Modalidades de la rescisión de las relaciones de trabajo. | 80 |

CAPITULO V.

ANALISIS DEL ARTICULO 257. 85

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 5.1 Clasificación de los salarios tomados en consideración para el pago de salarios en el autotransporte de carga federal. | .94 |
| a) Salario por día. | |
| b) Salario por viaje. | |
| c) Salario por boletos vendidos. | |
| d) Salario por circuito. | |
| e) Salario por kilómetros recorridos. | |
| 5.2 Determinación de los salarios tomados en consideración para el | |

| | Pag. |
|---------------------------------------------------------|------|
| pago de los servicios prestados por el chofer | 100 |
| CONCLUSIONES | 111 |
| BIBLIOGRAFIA. | 115 |
| INDICE | 118 |