

239
293



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO**

**ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES
ACATLAN
FACULTAD DE DERECHO**

**ANALISIS JURIDICO DE LAS CAUSALES DE
RESCISION EN MATERIA FERROCARRILERA**

T E S I S

**QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A ;
JAVIER QUINTANILLA LUNA**



ACATLAN, EDO. DE MEX.

1993

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está 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.

I N D I C E

INTRODUCCION.....1

CAPITULO PRIMERO:

ANTECEDENTES HISTORICOS.....4

A) EL PRIMER FERROCARRIL.....5

B) LA CONSTRUCCION DE FERROCARRILES ENTRE 1873 y 1876...12

C) AUGE EN LA CONSTRUCCION DE FERROCARRILES
EN EL PORFIRISMO.....17

D) DIVERSAS EMPRESAS FERROCARRILERAS:

1.FERROCARRIL CENTRAL MEXICANO.....23

2.LOS FERROCARRILES DE YUCANTAN.....25

3.FERROCARRIL INTEROCEANICO.....26

4.FERROCARRIL NACIONAL MEXICANO.....27

5.FERROCARRIL INTERNACIONAL MEXICANO.....29

6.FERROCARRIL HIDALGO Y NORESTE.....30

7.FERROCARRIL MEXICANO DEL SUR.....31

8.FERROCARRIL DE MEXICO A CUERNAVACA Y PACIFICO.....31

9.FERROCARRIL DE TAMPICO A PAREDON.....32

10.FERROCARRIL COAHUILA Y ZACATECAS.....32

11.FERROCARRIL COAHUILA Y PACIFICO.....33

12.FERROCARRIL MEXICANO DEL NORTE.....33

13.FERROCARRIL NACIONAL DE TEHUANTEPEC.....33

14.FERROCARRIL PANAMERICANO.....36

15.FERROCARRIL DE VERACRUZ AL PACIFICO.....37

16.FERROCARRIL DEL PACIFICO.....37

17.FERROCARRIL CHIHUAHUA AL PACIFICO.....40

C A P I T U L O S E G U N D O .

LA NACIONALIZACION DE LOS FERROCARRILES.....	46
A) PRIMER LEY GENERAL DE LOS FERROCARRILES.....	50
B) LA CREACION DE FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO....	54
C) LA MEXICANIZACION DE FERROCARRILES.....	60
D) LOS FERROCARRILES Y LA REVOLUCION DE 1910.....	63
E) LA EXPROPIACION DE FERROCARRILES.....	70
F) FERROCARRIL SONORA BAJA CALIFORNIA.....	75
G) FERROCARRIL DEL SURESTE.....	77
H) LOS FERROCARRILES Y LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL.....	79
I) TERMINACION DE LAS CONCESIONES FERROVIARIAS.....	81
J) RED FERROVIARIA NACIONAL.....	83

C A P I T U L O T E R C E R O .

LA ADMINISTRACION DE LOS FF. CC. NACIONALES DE MEX.....	85
A) LEY ORGANICA DE LOS FF. CC. NACIONALES DE MEX.....	91
B) LA RECONSTRUCCION DE FF. CC. NACIONALES DE MEX.....	103
C) APOYO PRESIDENCIAL A FF. CC. NACIONALES DE MEX.....	114
D) PROPOSITOS BASICOS PARA EL DESARROLLO DE LOS FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.....	117
E) FF.CC. NACIONALES DE MEXICO Y SU SINDICATO DE TRABA- JADORES FERROCARRILEROS DE LA REPUBLICA MEXICANA....	123

C A P I T U L O C U A R T O .

NORMAS QUE REGULAN LAS RELACIONES LABORALES DE LOS TRABAJADORES FERROCARRILEROS.....	133
A) EL CONTRATO COLECTIVO DE TRABAJO FERROCARRILERO.....	137
B) LAS CAUSALES DE RESCISION EN MATERIA FERROCARRILERA.	164

C) ANALISIS COMPARATIVO DE LAS CAUSALES DE RESCISION Y SUS EXCEPCIONES ESTABLECIDAS EN EL CONTRATO COLECTIVO DE TRABAJO FERROCARRILERO CON LAS DE LA LEY LABORAL.....	180
--	-----

C O N C L U S I O N E S.....	218
------------------------------	-----

B I B L I O G R A F I A.....	224
------------------------------	-----

O B J E T I V O.

Conocer los antecedentes históricos fundamentales del Organismo Público Descentralizado denominado: Ferrocarriles Nacionales de México, su Administración y en especial el análisis de las causales de rescisión que establece la cláusula 79 del Contrato Colectivo de Trabajo Ferrocarrilero, en relación con las del Artículo 47 de la Ley Federal del Trabajo, la procedencia e improcedencia de las mismas en el procedimiento laboral, ello a raíz de la coercibilidad de las disposiciones de la cláusula 106 del mismo Pacto Laboral. Así como de las modificaciones a dichas normas que regulan las relaciones laborales, para el avance de la Empresa y a su vez del propio País.

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

Con el Ferrocarril Mexicano, inaugurado por el Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos Sebastian Lerdo de Tejada en el año de 1873, se inicia la historia moderna de nuestro país en materia de transportes elemento fundamental y simbolo de progreso para los liberales de la generación Juárez, el Ferrocarril de hecho constituyó propiamente el motor de crecimiento económico de la época porfirista, pero también contribuyo en otra gran etapa de transición: La Revolución Mexicana con el anhelo de justicia e igualdad para las mayorías, fué precisamente el movimiento de 1910, en el que los Ferrocarriles tuvieron una participación decidida, en el que se hizo surgir un Estado rector de la vida económica del País.

La meta primordial de las administraciones de los Ferrocarriles Nacionales de México, sin duda ha sido la de perfeccionar los metodos de trabajo así como la de introducir la tecnología más avanzada en todos los ambitos para lograr una mejor productividad y efectividad de los servicios que proporciona el Organismo Descentralizado y desde luego la modificación de las areas administrativas en todos los aspectos y así lograr los objetivos que se han fijado.

La complejidad de la estructura ferrocarrilera se deriva desde sus origenes en relación con todas y cada una

de las más diversas actividades que ha tenido encomendadas tan importante medio de transporte y que van desde la construcción y mantenimiento del camino, la adquisición y conservación del equipo tractivo y de arrastre con su eficiente aprovechamiento hasta la administración en general.

La industria ferrocarrilera siempre ha desempeñado un papel muy importante en el desarrollo del País y en la actualidad el Organismo Descentralizado no puede ser la excepción "FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO" se presenta como un ente complejo, en el que se requieren grandes cambios estructurales para lograr dar la solución más idónea a cada uno de los problemas que enfrenta y así obtener una mejor planeación en el desarrollo de la modernización, de tal forma que pueda seguir contribuyendo en los avances económicos, sociales e industriales del País.

Es evidente la importante participación que ha tenido la Empresa Pública Ferrocarriles Nacionales de México - en el desarrollo de nuestro País, por lo que el Gobierno Federal, desde el inicio de la gestión del Presidente Lic. Miguel de la Madrid Hurtado, se emprendió un decidido programa de modernización para los Ferrocarriles en todas y cada una de las áreas que lo conforman, en consecuencia se hace necesario que se continúe con el proceso de modernización, y al ser las relaciones laborales un factor de gran importancia, se realiza el presente trabajo, enfocado al estudio y análisis de las causales de rescisión en el as-

pecto Legal y Contractual y desde luego en relación con las reconsideraciones que establece el mismo Contrato Colectivo de Trabajo, aún cuando aquellas sean justificadas.

Así también se da algún punto de vista en lo que se refiere a la Unificación de las Líneas Ferroviarias y a la terminación de las concesiones otorgadas a diversas Empresas privadas para la explotación del Ferrocarril.

CAPITULO PRIMERO

ANTECEDENTES HISTORICOS

A) EL PRIMER FERROCARRIL.

En la época precolombina, existieron grandes caminos primitivos que comunicaban al poderoso Reino Azteca con todos los demas que tenía sometidos, los cuales se extendían hasta Centroamérica. Con la conquista española en el primer cuarto del siglo XVI y con el establecimiento del Reino de la Nueva España, se introdujo el uso del caballo y bestias mulares que tiraban carretas para el transporte de mercaderías así como de carruajes para el traslado de viajeros, habiéndose utilizado estos medios por espacio de tres siglos los cuales cimentaron el desarrollo de nuestro País. En enero de 1833, se estableció la primera línea de diligencias de México a Jalapa, por los Srs. Escandon, Coyne y Compañía (1).

La historia de la construcción del ferrocarril se remonta hasta los primeros años del México Independiente, después de que en Inglaterra en el año de 1830, se había puesto en servicio el primer Tren de pasajeros entre Manchester y Liverpool, con una longitud de 31 millas, y que al ser de gran éxito comercial dió estímulos para la construcción de los ferrocarriles en Europa y Norteamérica (2).

(1) Gustavo Baz y Eduardo L. Gallo. Historia del Ferrocarril Mexicano. 3ra. Ed. Edit. Cosmos. 1977. Pág. 9.

(2) Iidem.

Consumada la independencia de México, el Estado y los hombres de empresas se dieron cuenta de la necesidad e importancia de impulsar las comunicaciones terrestres y de iniciar la construcción de los caminos de hierro, como un gran medio de transporte para el desarrollo de la agricultura, la minería y el comercio.

En esa época la idea predominante fué la de unir con líneas férreas de costa a costa los puertos del Golfo de México con los del Pacífico, a través de la Capital de la República, es decir, los Puertos de Veracruz y Acapulco, y así lograr una comunicación con los Países Asiáticos, las Filipinas, China y Japón, por lo que se consideraba una ruta de gran auge dentro del desarrollo del comercio y la industria mundial; y el Istmo de Tehuantepec ofrecía el medio más corto entre las regiones del Atlántico con las del Pacífico en los Estados Unidos, por lo que México pudo lograr amplia comunicación a nivel mundial.

La primera concesión para la construcción de una vía férrea, fué otorgada por el Presidente Anastacio Bustamante a Francisco Arrillaga en 1837 (3), constituyendo un privilegio sobre la explotación ferroviaria durante treinta años, entre el Puerto de Veracruz y México, y a pesar de

(3) Ruben Fuentes Delgado. Economía del Transporte Ferroviario. México, 1985. Pág. 117.

que el proyecto quedó inconcluso, México no podía permanecer estancado a sabiendas de los grandes beneficios que traería consigo la construcción de las vías ferreas, y en 1842 mediante otro nuevo decreto se reinicia la construcción del ferrocarril entre Veracruz y la Capital de la República, sin embargo Antonio Garay no pudo continuar el proyecto de Arrillaga y el dos de agosto de 1855 el presidente Santa Anna, once días antes de abandonar el poder, otorgó a los hermanos Mosso privilegio exclusivo para construir un ferrocarril desde el Paso de San Juan, en el Estado de Veracruz, hasta Acapulco u otro punto del mar Pacífico. Al siguiente año mediante otro nuevo decreto se le concedió permiso al Sr. Alberto C. Ramsey, para la construcción de un camino ferreo desde Antón Lizardo en el Golfo de México hasta el Puerto de Acapulco en el Pacífico.

La construcción de la vía ferrea entre el Puerto principal de la República y la capital, fué una necesidad reconocida desde hacia muchos años, en octubre de 1852 el gobierno expidió una convocatoria solicitando postores para la construcción de varias líneas ferroviarias: de la Capital de la República a la ciudad de Puebla por los llanos de Apan, otra de Veracruz al Paso de Ovejas y una tercera del Puerto de Veracruz hasta otro punto de la República en el Océano Pacífico. Se presentó Tomás P. Levy para formular propuestas respecto del camino de hierro de Veracruz a el Paso de Ovejas, se le concedió permiso para que los ingenieros verificaran por donde había de pasar y su costo.

En 1854 le fué otorgada una concesión al Sr. Juan Laurie Rickards, dándole privilegio exclusivo para la construcción de una vía ferrea de Veracruz a México, pasando por Puebla y los Llanos de Apan y llevarlo después de Ciudad Capital de la República a uno de los Puertos del Océano Pacífico.

Se puede decir que esos fueron los primeros ensayos para la construcción de un ferrocarril en la República Mexicana, sin embargo el asunto no pasaba de concesiones escritas y en su mayoría caducaron antes de que se emprendieran los trabajos preparatorios, y es hasta el dos de agosto de 1855 cuando los proyectos de construcción toman todas las características de formalidad: La concesión de los señores Mosso, para la construcción del camino ferreo, desde el Paso de San Juan, en el Estado de Veracruz, hasta el Puerto de Acapulco u otro punto del Pacífico. Al siguiente año, otro decreto concedio permiso al señor Alberto C. Ramsey, para la construcción de la vía ferrea desde Antón Lizardo en el Golfo de México, hasta la ciudad de Acapulco.

Un solo proyecto subsistió: La concesión de los Sres. Mosso hermanos, enajenada al Sr. Antonio Escandón, quien llevó a cabo la construcción de un primer tramo entre la Ciudad de México y Guadalupe Hidalgo. A la llegada del ejército frances que venia a intervenir en México, el concesionario Escandón celebró un convenio con el general en jefe y siguió la obra dirigida por ingenieros franceses-

hasta el Paso del Nacho, construyendo ochenta kilómetros, con posterioridad el concesionario concluyó un contrato en la Ciudad de Londres con la "Compañía Limitada", mismo que fué nulificado por la administración republicana, después por fin se consideró conveniente aprobarlo con algunas modificaciones y a finales de 1867, la empresa ya había terminado y puesto en explotación más de la mitad de la vía ferrea.

Mediante decreto de 27 de noviembre de 1867, fué modificada la primitiva concesión, en cuanto al tiempo que debía durar, en las cantidades con que el gobierno federal la subvencionaba, en las tarifas y las garantías para que se concluyera en el término señalado, así como el privilegio perpetuo concedido en el año de 1861, reduciéndose a sesenta y cinco años. También se redujeron a diez años las exenciones que gozaba el camino que por cincuenta años que daba libre de todo impuesto; las tarifas fueron rebajadas hasta un cincuenta por ciento para los efectos nacionales transportados de la Ciudad de México al Puerto de Veracruz. Se dejó el camino bajo la inspección del Gobierno Federal, se derogó la libertad de exportación libre de derechos en dinero necesario para el pago de los objetos destinados al ferrocarril y se suprimió lo relativo a los terrenos baldíos que en Sonora habían sido consignados al Sr. Antonio Escandón en 1861.

El decreto de 27 de noviembre de 1867, nuevamente fué modificado por el H. Congreso el día once de noviembre de

1868, y conforme a esas modificaciones, la construcción del ferrocarril de Apizaco a la Ciudad de Puebla debía terminarse en un período de dos años y la de Apizaco a Paso del Macho en 1872. El 16 de septiembre de 1869, fué inaugurado el ramal de la región de Apizaco a la Ciudad de Puebla, con una extensión de cuarenta y siete Kilómetros, en la que se encuentra el puente de hierro llamado Santa Cruz sobre el Río de Atoyac.

El veinte de diciembre de 1872, se terminó la construcción del tramo férreo entre Apizaco y Paso del Macho y así se unen los rieles del camino de hierro en las Cumbres de Maltrata, quedando listo por fin la línea ferroviaria de la Ciudad de México al Puerto de Veracruz, con una longitud de 433 Kms. (4).

Finalmente, el último día del año de 1872, tuvo verificativo en la Estación de Buenavista la ceremonia religiosa para bendecir el ferrocarril por el Arzobispo Labastida y la inauguración de la vía férrea, se llevó a cabo el día primero de enero de 1873, partiendo de la Ciudad Capital dos trenes en las primeras horas de la mañana, viajando en uno de ellos el Presidente de la República, Sebastian-Lerdo de Tejada.

(4) Monografía de los Ferrocarriles Nacionales de México, Tomos I y II. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Ferrocarriles en Operación, Departamento de Conservación de Vía y Estructuras. Méx., 1970.

Sin duda alguna, la construcción del Ferrocarril de la Ciudad de México al Puerto de Veracruz es una de las obras más notables de su género; en el ramal de la región de Apixaco a Puebla se tenían diez viaductos, cincuenta y cinco puentes de estructura metálica, noventa y tres de madera y trescientas cincuenta y ocho alcantarillas. Los grandes puentes de la Línea son el de la Soledad, Paso del Macho, el de San Alejo, Atoyac, Río y Metlac. Los viaductos más importantes son el de Infiernillo, el de Winer y el de la Barranca de Metlac.

B) LA CONSTRUCCION DE FERROCARRILES ENTRE 1873 Y 1876.

Al quedar cumplido el anhelo de los mexicanos en materia ferroviaria, la línea del Ferrocarril Mexicano fué adquirida en propiedad por un consorcio Inglés con sede en Inglaterra, formandose así la Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano, el cual se conocía como "El Ferrocarril de la Reyna" según porque fué la principal accionista.

El primero de julio de 1946, el Gobierno Federal presidido por el General Manuel Avila Camacho, compró el Ferrocarril al Consorcio Inglés, incorporandolo al patrimonio nacional manejandose como una empresa descentralizada del Estado (5), hasta que fué fucionada como "Ferrocarriles Nacionales de México" por decreto presidencial de 19 de noviembre de 1960.

Después de la inauguración del Ferrocarril Mexicano, fué de gran interes de diversos grupos empresariales, nacionales y extranjeros, para continuar con la construcción de nuevas líneas ferroviarias, los que presentaron al Gobierno del Presidente Lerdo de Tejada, sus proyectos para distintas rutas férreas en varias zonas del País.

Los Gobiernos mexicanos habian tenido como uno de sus

(5) Gerencia de Comunicación Social. Breve Reseña Histórica de los Ferrocarriles Mexicanos. Ferrocarriles Nacionales de México, mayo de 1987. Pág. 13.

principales objetivos en materia de transportes: la comuni
cación ferroviaria entre el Puerto de Veracruz y la Ciudad
Capital de la República, así como la construcción de una
línea interoceánica entre el Golfo de México y el Océano
Pacífico, a través del Istmo de Tehuantepec. La primera
concesión para esta última línea fué otorgada el primero
de marzo de 1842, al Sr. José de Garay por el Presidente
López de Santa Anna, la cual caducó sin que se hubieran
iniciado los trabajos, aún después de varias prorrogas.

Sobre esa ruta, se dice que Hernán Cortés hizo que se
explotara la región del Istmo, para lograr encontrar la
forma de comunicar los dos mares, a sugerencia del monarca
español Carlos V, quien consideraba de gran importancia y
valor estratégico la comunicación interoceánica.

Otra concesión anterior a la época del Presidente Ler
do de Tejada, fué otorgada por Maximiliano a Don Ramón Zan
groni, el 24 de diciembre de 1864, para la construcción
de una línea ferroviaria de tracción animal, entre Jalapa
y el Puerto de Veracruz, considerandose que era el inicio
de una segunda línea de comunicación con la capital de la
República. Los trabajos de construcción fueron iniciados y
en mayo de 1873, se declaró caduco el contrato con el con
cesionario original, posteriormente en marzo de 1874, me
diante decreto expedido por el Presidente Lerdo de Tejada,
se autorizó el traspaso de los tramos ya construidos al

Ferrocarril Mexicano, esta ya completa con una extensión de 112 kilómetros, inaugurada el 17 de junio de 1875, misma que fue conocida como: "El tranvía más largo del mundo;" línea que posteriormente formaría parte de otro Ferrocarril, que comunicaría al Puerto de Veracruz con la capital de la República.

Durante el Gobierno del Presidente Lerdo de Tejada se originó la polémica respecto de discutir el importante problema del escantillón de las vías que en lo sucesivo se construyeran, el problema se originó al discutirse en el H. Congreso, el proyecto de la construcción de la ruta interoceánica, de vía angosta, que partiría de un punto en la costa de Tamaulipas a otro del litoral del Océano Pacífico, pero construido en cierta forma, que facilitara las comunicaciones de norte a sur. El Presidente Juárez, expidió en 1870, un decreto del Congreso autorizando a los señores: Smith, Breman y Richards para construir la línea férrea del Golfo al Pacífico, pasando por la Ciudad de México. El contrato fue traspasado en 1871, al General W. S. Rosecrans, uno de los inversionistas norteamericanos más destacados y que participó durante los períodos de Juárez y Lerdo, en la construcción de líneas ferroviarias en el País, razón por la que a partir de entonces al proyecto se le conoció como el Ferrocarril Rosecrans, el que finalmente fue desechado por el H. Congreso, al no ser autorizada su construcción en vía angosta, según porque no se depositó la fianza que se exigió en el contrato original, además de que la

influencia determinante del Presidente Lerdo de Tejada, en su periodo provicional así como en su mandato constitucional, de no mostrar mucho interés en la actividad de los inversionistas norteamericanos, oponiéndose a la comunicación del centro del país con la frontera norte, pues se tenía el temor de que la comunicación con los Estados Unidos constituiría a la larga una amenaza para la independencia nacional, ello por los efectos de la guerra de 1847.

Durante su gobierno se promovió la construcción de algunas vías férreas para lograr una mejor comunicación interna del país, autorizando así los contratos para la construcción de algunas rutas más importantes, como la de Mérida a Progreso, en la Península de Yucatán, la de Toluca a la Ciudad de México con un ramal a Cuautitlán, concesionada al General Mariano Riva Palacio, otra de Puebla a la Ciudad de Matamoros y la de México a León.

Sin embargo, durante el período del Presidente Lerdo de Tejada, se autorizó a una empresa norteamericana: al Ferrocarril Internacional de Texas, la construcción de una línea férrea que partiendo de un punto del Río Bravo, en la frontera norte, llegara hasta Ciudad Lagos, Jalisco, u otro punto del interior que conectara con otra ruta que se dirigiera al litoral del Océano Pacífico, misma que con posterioridad fue declarada nula por el H. Congreso.

En cambio se autorizaron los contratos, en 1876, para

la construcción de una línea férrea de la Ciudad de México hasta Oaxaca y otro para comunicar a Guaymas con la frontera norte en el estado de Sonora.

En el año de 1873, el País contaba con una extensión de 527 kilómetros de vías férreas, que incluían un tramo del Puerto de Veracruz a Medellín y con 40 kilómetros construidos en la línea que comunicaría a Veracruz con Jalapa. Al finalizar el período de los cuatro años de gobierno del Presidente Sebastián Lerdo de Tejada, en el año de 1876, el País tenía una extensión de 630 kilómetros de líneas férreas (6), que comprendían las siguientes rutas:

Ferrocarril Mexicano, de Veracruz a México.	470.750 Kms.
Ferrocarril de Veracruz a Medellín.	15.410 Kms.
Ferrocarril de Mérida a Progreso.	16.000 Kms.
Ferrocarril de México a Cuautitlan.	16.800 Kms.
Ferrocarril de Veracruz a Jalapa.	112.000 Kms.

(6) Gerencia de Comunicación Social. Breve Reseña Histórica de los Ferrocarriles Mexicanos. Ferrocarriles Nacionales de México, mayo de 1987. Pág. 16.

C) AUGE EN LA CONSTRUCCION DE FERROCARRILES EN EL PORFIRISMO

En México el aspecto económico sin duda que ha sido - muy estudiado, y en lo que respecta al fenómeno ferrocarrilero se ha demostrado a través de la historia que ha estado jugando un papel muy importante en la integración del mercado nacional e internacional y desde luego en la transformación de la estructura productiva del País. En la época porfirista surgió una nueva clase de comerciantes, hacendados y empresarios que en el último tercio del siglo - diecinueve comenzaron a exportar grandes cantidades de materias primas gracias a la expansión ferroviaria.

La historia económica del País también demuestra que el trazo de las nuevas líneas determinó el enriquecimiento de algunas regiones en detrimento de otras, polarizó el de equilibrio entre diferentes grupos sociales. Por un lado florece una clase de ricos hacendados que encontró a su alcance grandes extensiones de tierra para impulsar el desarrollo de la agricultura y el comercio, mientras que por otro lado empeoraban las condiciones de vida para la mayor parte de la población. Los jornaleros agrícolas fueron expulsados de sus tierras por la especulación de la propiedad rural y sobre todo a lo largo de las líneas férreas, teniendo que desplazarse hacia las zonas donde el ferrocarril había abierto las posibilidades de más empleos. Estas desigualdades se agudizaron cada vez más hasta provocar el gran movimiento: la revolución de 1910.

El primer acuerdo del gobierno porfirista, en materia ferrocarrilera, fue la aprobación del proyecto presentado por el Ingeniero Mariano Tellez Pizarro, para la construcción de una línea ferroviaria con tracción animal, entre Tehuacán y la Estación de Esperanza, del Ferrocarril Mexicano, este proyecto ya había sido presentado por su autor, dos años antes, al Gobierno de Lerdo de Tejada, quien negó su aprobación. Este ferrocarril se construyó por cuenta exclusiva del Gobierno, y se inauguró el día 24 de diciembre de 1879, por el Presidente Díaz, con una extensión de 51 kilómetros de vía angosta y su primer servicio se realizó el primero de enero de 1880, transportando diversos productos para su exportación por el Puerto de Veracruz, así como mercancías de importación con destino a Oaxaca. Posteriormente el General Manuel González, compró al Gobierno Federal dicho ferrocarril y años más tarde sus herederos lo traspasaron al Ferrocarril Mexicano del Sur, que acababa de terminar el tramo de Puebla a Tehuacán, en su ruta a Oaxaca, siendo cambiado al sistema de tracción de maquinaria de vapor. En 1952, se amplió la vía angosta a vía ancha, al ponerse en servicio la Línea de la Ciudad de México a Oaxaca, (7).

En los primeros años de la administración del General

(7) Ob. Cit. Breve Reseña Histórica de los Ferrocarriles Mexicanos. Pág. 17.

Porfirio Díaz, de 1876 a 1880, prevaleció la política oficial de otorgar la preferencia a los inversionistas mexicanos y en especial a los gobiernos de los Estados, para que con posterioridad se llegara a formar la Integración del Sistema Ferroviario Nacional. En 1877, se autorizó la continuación de los trabajos de construcción del Ferrocarril de México a Toluca, con un ramal a Cuautitlán; en ese mismo año, se autorizó al Gobierno del Estado de Guanajuato la construcción de una línea férrea de Celaya a León, - pasando por Salamanca, Irapuato y Silao, con un ramal a la ciudad de Guanajuato; en 1878, se firmó un contrato para la construcción del Ferrocarril de Morelos, de México a - Cuautla, que podría llegar hasta el Río Amacuzac; asimismo se autorizó la construcción de una línea férrea que uniera a las ciudades de Zacatecas, Aguascalientes y Lagos; también se autorizó al Gobierno del Estado de Yucatán construir un ferrocarril de Mérida a Peto, con un ramal hasta Tekax y otro de Mérida a Campeche, así como una línea del Puerto de Veracruz a Alvarado con un ramal a Antón Lizardo.

En el año de 1879, se autorizó la construcción de una Línea Férrea llamada Ferrocarril de Hidalgo, que partiría de un punto de la ruta del Mexicano (Ometusco), para terminar en Pachuca. Al terminar el primer período de gobierno de Porfirio Díaz, en 1880 los inversionistas norteamericanos iniciaron la tarea esperada, la de construir líneas férreas en el territorio nacional, en ese año se otorgaron las dos primeras concesiones a Empresas constructoras del

vecino país norteamericano, la primera el ocho de abril de 1880, al Ferrocarril Central Mexicano, Compañía constituida en Boston, Mass., para construir una línea ferroviaria de vía ancha entre la Capital de la República y el Paso del Norte (hoy Ciudad Juárez, Chihuahua), pasando por las ciudades de Querétaro, Celaya, Salamanca, Irapuato, Silao, León, Aguascalientes, Zacatecas y Chihuahua, con dos ramales uno de Silao a Guanajuato y el otro que llegaría hasta la ciudad de Guadalajara.

El 13 de septiembre de 1880, se otorgó la segunda concesión a la Compañía Constructora Nacional, fundada en la Ciudad de Denver Colorado, para la construcción de dos líneas de vía angosta; la primera de México a Manzanillo, pasando por Toluca, Maravatío, Acambaro, Morelia, Zamora y la Piedad y la segunda de México a Nuevo Laredo, Tamaulipas, la cual en 1883, se consolidó con la Compañía de Fierro Nacional Mexicana, misma que con posterioridad cambió su denominación social a Compañía del Ferrocarril Nacional Mexicano, denominación que en lo sucesivo usó la nueva ruta que se construía.

Así nacieron las dos grandes rutas ferroviarias que se transformaron en la columna vertebral sobre transportes de nuestro país. La construcción de ambas líneas se inició de inmediato y se continuó con los trabajos ininterrumpidamente en el período presidencial del General Manuel González, quién sucedió al General Díaz. Al terminar el primer

periodo de Gobierno del General Díaz, los ferrocarriles ya tenían una extensión de 1,079.577 kilómetros.

Durante el Gobierno del General Manuel González, de 1880 a 1884 solo tuvo éxito el contrato del Ferrocarril Internacional Mexicano, cuya empresa en breve tiempo construyó la línea que comunicó a la Ciudad Porfirio Díaz, hoy Piedras Negras, Coahuila, con Torreón y Durango. En ese período también se puso en servicio la ruta del Ferrocarril de Morelos, de los Reyes Estado de México a Cautla Morelos, de vía angosta, la cual se inauguró el 18 de junio de 1881 (8).

Esta última ruta se construyó al amparo de la primera concesión que otorgo el General Porfirio Díaz, el 16 de abril de 1878, al Gobierno del Estado de Morelos, quien a su vez la traspasó a un grupo de inversionistas que formaron la Compañía del Ferrocarril México y Morelos. Al inaugurarse su servicio en 1881, la Compañía cambió su denominación a "Ferrocarril de Morelos". En 1882 esta línea fué comprada por el Sr. Delfín Sánchez, inversionista español que participó en varias construcciones de líneas ferroviarias como el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. Esta línea se prolongó por la región de Yautepéc y el primero de agosto de 1894, su construcción llegó a Puente de Extla, - Edo. de Morelos (9). Delfín Sánchez construyó el tramo de la vía férrea con una extensión de 19 Kms. de la región de

(8) Ob. Cit. Breve Reseña Histórica.... Pág. 18.

(9) Idem. Pág. 20.

Los Reyes a la Ciudad de México, y se le atribuye la construcción de la histórica Estación de San Lázaro, en la parte oriental de la Capital de la República, que durante muchos años sirvió de Estación Terminal a la línea ferroviaria del Ferrocarril Interoceánico, de México al Puerto de Veracruz, vía Jalapa, la de México- Puebla- Oaxaca, la de México-Cuautla-Puente de Ixtla y a la de México a Cuautla y Puebla.

D) DIVERSAS EMPRESAS FERROCARRILERAS.

1.-FERROCARRIL CENTRAL MEXICANO.

El 10 de abril de 1884, se inauguró el Ferrocarril Central Mexicano, con una extensión de 1970 kilómetros de vía ancha, con dos ramales a las ciudades de Guanajuato y Guadalajara. Posteriormente adquirió la línea de Guadalajara a Manzanillo, el ramal de Tula a Pachuca, también construyó una línea de Chicalote (Aguascalientes) a Tampico, pasando por San Luis Potosí, obteniendo con ello una salida al Golfo de México; adquirió mediante compra el Ferrocarril de Paredón a Tampico y el de México a Cuernavaca y - Balsas, entre las líneas más importantes. Este Ferrocarril llegó a controlar por traspaso, construcción y renta, las líneas ferroviarias que sumaban en su totalidad 5055 Kms. o sea una tercera parte de los ferrocarriles contruidos a finales del siglo pasado.

Al término de los cuatro años del Gobierno presidido por el General Manuel González, se habían construido hasta 4,811.790 kilómetros de vía, que sumados a los 1,079.577 - que ya se tenían al iniciar su período presidencial, daban un total de 5,891.367 kilómetros.

En 1884, nuevamente el General Prfirio Díaz, se hace cargo del Gobierno de la República, para un segundo período presidencial, y que al respecto, el historiador Vicente Fuentes Díaz en su libro "El Problema Ferrocarrilero" dice:

Con la misma prodigalidad, tanto en el primer período como en el segundo de Gobierno el General Porfirio Díaz, con el mismo desorden, continuó la aprobación de contratos para la apertura de líneas ferroviarias; los convenios se firmaban sin plan alguno, otorgandosele a todo aquel que lo solicitaba, e inclusive al amparo de la recomendación de algun alto funcionario del régimen y sin previo estudio de las ventajas que habría de suponer la nueva vía o de los inconvenientes que podría presentar.

La política del General Díaz continuó en los tres siguientes períodos de Gobierno, o sea hasta 1900, y sin variaciones sustanciales, como lo fue que a partir de 1891, - el Ministerio de Comunicaciones y Obras Publicas, creado - al efecto, y ya no el de Fomento, fue el encargado de expedir las concesiones. El nacimiento de la nueva dependencia no significó la adopción de un nuevo plan concreto para la construcción de ferrocarriles. En el período de 1884 a 1900, se otorgaron un total de 101 concesiones, de las cuales muy pocas tuvieron resultados favorables.

De la construcción de los Ferrocarriles Mexicanos, podemos mencionar las principales líneas más importantes mismas que fueron integrando la red ferroviaria nacional: la construcción del Ferrocarril Mexicano, la del Ferrocarril de Esperanza, el de Puebla a San Martín Texmelucan, el de México a Cuautla, de Veracruz a Jalapa y el de México a la frontera norte comunicando a Ciudad Juárez, al que se le llamará Ferrocarril Central Mexicano.

2.- LOS FERROCARRILES DE YUCATAN.

Los ferrocarriles de la Península de Yucatán, se formaron por ocho concesiones, la primera de ellas se otorgó el 17 de enero de 1874, para la construcción de la línea férrea de Mérida a Progreso, con una extensión de 37 Kms. de vía ancha, las obras se iniciaron el primero de abril de 1875, en la Ciudad de Mérida, con la asistencia del Gobernador del Estado, Eligio Ancona, y fue inaugurado el 15 de septiembre de 1881. Las demás concesiones fueron autorizadas para la construcción de líneas férreas con vía angosta, entre las más importantes están la de Mérida a Peto en 1875; de Mérida a Valladolid en 1880; de Mérida a Campeche en 1881; de Mérida a Ixmal en 1884 y de Mérida a Muna en el año de 1900.

Estas líneas férreas fueron construidas con capital mexicano, y a principios del siglo veinte fueron fusionadas para formar los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, con una extensión de 832.515 kilómetros, con excepción de la línea a Peto, la cual fue incorporada en 1908. Con posterioridad, la línea de Mérida a Campeche fue cambiada a vía ancha, con la finalidad de conectar sus servicios con el Ferrocarril del Sureste, inaugurado en el año de 1950 por el Presidente Alemán. Más tarde este sistema se fusionó al Ferrocarril del Sureste, creandose así los Ferrocarriles Unidos del Sureste S. A. de C. V. (FUS), Empresa que años más tarde, fue incorporada al Sistema de los Ferrocarriles

Nacionales de México, de conformidad al decreto de 17 de enero de 1977, por el Presidente López Portillo, ordenando así la integración de las líneas férreas bajo una sola dirección.

3.- FERROCARRIL INTEROCEANICO.

Esta línea fue la segunda ruta ferroviaria para comunicar a la Capital de la República con el Puerto de Veracruz, su línea principal se construyó al amparo de leyes y concesiones que fueron sumadas a una sola, a la primitiva de fecha 16 de abril de 1878.

La línea troncal tenía una extensión de 547 Kms., de vía angosta (0.914 mts.), y fue puesta en servicio el 23 de mayo de 1892. Para integrar esta línea se compró al Gobierno Federal en 1886, el tramo de vía ancha y de tracción animal de San Martín Texmelucan a Puebla, así como el de 112 kilómetros de Veracruz a Jalapa. Ambos tramos fueron transformados a vía angosta, modificados para el servicio de vapor. Asimismo adquirió el Ferrocarril de Morelos, de México a Cuautla y Puente de Ixtla y la ruta de Cuautla a Puebla.

Este ferrocarril se construyó con el apoyo económico de un consorcio inglés, que lo controló desde los inicios de su operación. En el año de 1902, el Gobierno Federal pu

do comprar cierto número de acciones de la compañía inglesa, convirtiéndose así en accionista mayoritario y por lo tanto le permitió su control, de acuerdo a los planes trazados por el Ministerio de Hacienda, José Ives Limantour. Aunque se trataba de una empresa deficiente, se incorporó a los Ferrocarriles Nacionales de México. En 1945, el Gobierno Federal compro las demas acciones del Ferrocarril - Interoceánico que se encontraban en poder de los particulares, quedando definitivamente incorporado al patrimonio nacional. Con posterioridad en 1947, el Gobierno presidido por el Lic. Miguel Alemán, dispuso la construcción y transformación de la vía angosta a vía ancha, y así mejorar su rendimiento, por lo que se iniciaron las obras a principios de 1947, y en enero de 1948, el Presidente Miguel Alemán inauguró la nueva vía del Ferrocarril Interoceánico; - al mismo tiempo se ensanchó la vía del ferrocarril de Veracruz a Alvarado, que practicamente era una continuación del Interoceánico, asimismo se ampliaron y se modificaron los talleres de Jalapa.

4.- FERROCARRIL NACIONAL MEXICANO.

La Compañía Constructora Nacional en su concesión de 13 de septiembre de 1880, posteriormente denominada como Compañía de Fierro Nacional Mexicana; la línea troncal de México a Nuevo Laredo, la cual inició sus servicios el primero de noviembre de 1888, con una extensión de 1350 Kms.

de vía angosta. Originalmente la ruta fue de México a Toluca, Acámbaro, Empalme González (hoy Escobedo), San Luis Potosí, Saltillo, Monterrey y Nuevo Laredo.

Esta línea férrea, para poder competir con el Ferrocarril Central, en 1901, inició la transformación de su vía angosta a vía ancha (1.435 mts.), los trabajos fueron terminados y la línea fue puesta en servicio en 1903, cambiando su razón social a Ferrocarril Nacional Mexicano, así también su recorrido fue modificado, llevando su ruta por Cuautitlan y Queretaro hasta Empalme González, acortando el trayecto en 60 Kms.

La otra línea concesionada a esta Empresa, para llegar a un punto de la Costa del Pacífico, continuó de Acámbaro a Morelia, Patscuaro y Uruapan, con vía ancha y una extensión de 230 Kms.. El Gobierno Federal, en los años treinta prolongó esta línea en 132 Kms. más, de Uruapan a Apatzingan, en dirección a la Costa del Pacífico.

La primera línea férrea de México a Toluca y Acámbaro quedó de vía angosta, hasta que el Presidente Miguel Alemán ordenó su transformación a vía ancha, misma que inició sus servicios el 14 de mayo de 1949; asimismo sus ramales de Maravatio a Zitácuaro, incluyendo la línea de La Junta a Angangueo y el de Tultenango a el Oro, estos ramales dedicados principalmente a la explotación de los recursos minerales de la región.

Durante el período del Presidente Díaz Ordaz, se inició la construcción de un ramal de Viborillas a Villa Reyes, acortandose el recorrido, esta desviación tuvo como finalidad la de retirar las vías y desde luego el trafico de los trenes, de los terrenos que serían inundados por las aguas de la Presa Ignacio Allende, en el Estado de Guajalajara.

5.- FERROCARRIL INTERNACIONAL MEXICANO.

La concesión otorgada para la construcción de este ferrocarril fue del siete de febrero de 1881, a la Línea de Piedras Negras, Coah. (antes Ciudad Porfirio Díaz), a Torreón y Durango, con una extensión de 870 Kms.. Los primeros 617 Kms. de Piedras Negras a Torreón fueron puestos en servicio el primero de marzo de 1888, y la Línea completa hasta Durango se inauguro el 15 de octubre de 1892. Este ferrocarril también construyó dos importantes ramales, el primero de General Coss (ex-estación de Reata) a Monterrey con una extensión de 218 kilómetros.

Asimismo se intentó la comunicación ferroviaria de la Ciudad de Durango al Puerto de Maxatlan, con el proyecto de una línea inconclusa de 135 Kms., faltando por construirse el tramo más difícil, el cruce de la Sierra Madre Occidental; esta línea con un ramal de Purisima a Regocijo, con una extensión de 55 Kms.. Posteriormente se construyeron otros ramales, que sirven principalmente para dar salida

da a la producción minera de la región, como son el de la zona de Allende a San Carlos y Ciudad Acuña, el de Ciudad-Frontera (Monclova) a Cuatro Ciénegas y el Oro, que conecta mediante un ramal relativamente corto a Sierra Mojada. Otros ramales como el de Barroterán a Palau y Múzquiz, y el de Sabinas a Clote y Rosita, que sirven en especial a los fundos mineros, inclusive en algunos únicamente se da el servicio de carga. Con posterioridad este ferrocarril - quedó conectado con el Ferrocarril Central Mexicano al ser construida una línea que comunicó a Escalón con el Oro. Es de agregarse por último, que este ferrocarril, en 1901 fue controlado por el Ferrocarril Nacional Mexicano, mediante la compra de las acciones.

6.- FERROCARRIL HIDALGO Y NORESTE.

Esta línea férrea fue construida en 1881, por el ingeniero Mancera, con capital mexicano y la subvención del Gobierno Federal, su construcción fue autorizada con el sistema de vía angosta, formado por la fusión de seis líneas - cortas con una extensión de 232 kms.. Esta línea comunica a la Capital de la República con Pachuca y Tulancingo, a Pachuca con Puebla y Ometusco, (estación del Ferrocarril Mexicano, línea que fue levantada en 1956). Finalmente este ferrocarril pasó a formar parte del Ferrocarril Central Mexicano, mediante la compra de sus acciones, en el año de 1905, y en 1920, el sistema de vía angosta es cambiado al de vía ancha.

7.- FERROCARRIL MEXICANO DEL SUR.

La concesión original fue otorgada el 21 de abril de 1886, para comunicar a la Ciudad de Puebla con Oaxaca, con la construcción del sistema de vía angosta, y el primer avance fue el tramo de 127 kilómetros, de Puebla a Tehuacán inaugurado en el mes de enero de 1891; la línea troncal de 367 kilómetros hasta Oaxaca, inició sus servicios el ocho de diciembre de 1892, con posterioridad este ferrocarril fue controlado por el Ferrocarril Interoceánico y por último adquirido por el Gobierno Federal. Y con la finalidad de transformar el sistema de vía angosta al de vía ancha - los trabajos de transformación se iniciaron en el mes de noviembre de 1952.

8.- FERROCARRIL DE MEXICO A CUERNAVACA Y PACIFICO.

El 31 de diciembre de 1885, fue otorgada la concesión para la construcción de la línea férrea, con el sistema de vía ancha y con una extensión de 292 kilómetros. Los primeros 16 Kms., fueron inaugurados el día dos de abril de 1893 hasta la Castañeda, Mixcoac; en septiembre de 1895, - la línea inició sus servicios hasta Tres Marias y el once de diciembre de 1897, se inauguró la línea troncal de 120 Kms., de México a Cuernavaca. Y en julio de 1899, fueron inaugurados los 292 kilómetros hasta Balsas, por otro lado, la línea que se dirigía al Puerto de Acapulco, quedo sin -

llegar a su culminación a raíz de las dificultades del terreno montañoso que impidieron avanzar en su construcción. Finalmente este ferrocarril fue traspasado al Ferrocarril Central Mexicano a fines del siglo pasado.

9.- FERROCARRIL DE TAMPICO A PAREDÓN.

También llamado Ferrocarril Monterrey al Golfo de México. Esta línea férrea originalmente fue construida por una empresa mexicana que terminó en venderla a una compañía Belga denominada Cía. del Ferrocarril de Monterrey al Golfo de México, y que a su vez, esta última traspasó la línea férrea al Ferrocarril Central Mexicano, el que formó parte del sistema ferroviario nacional como División Golfo, con una extensión de 595 kilómetros entre Paredón y Tampico, pasando por la Ciudad de Monterrey.

10.- FERROCARRIL COAHUILA Y ZACATECAS.

Este ferrocarril se construyó mediante la concesión otorgada el dos de junio de 1893, con una extensión de 125 Kms., esta línea originalmente fue construida con el sistema de vía angosta, de Saltillo Coahuila a Concepción del Oro, Zacatecas, con la finalidad de facilitar y explotar mucho más la región minera. En el año de 1950, este ferrocarril fue entregado al Gobierno Federal, para ser adminis

trado por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas ahora Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y por último en el año de 1969, fue incorporado a los Ferrocarriles Nacionales de México.

11.- FERROCARRIL COAHUILA Y PACIFICO.

Este ferrocarril se construyó al amparo de la concesión otorgada el día 17 de noviembre de 1898, con una línea de Saltillo a Torreón, pasando por General Cepeda, Parras y Viesca, con una extensión de 302 kilómetros, fue inaugurado en 1902. A finales del periodo del gobierno del Presidente Echeverría, se suprimió el servicio en el tramo de Saltillo a Parras, quedando únicamente en operación un ramal de 71 kilómetros, de Torreón a Viesca.

12.- FERROCARRIL MEXICANO DEL NORTE.

De hecho esta línea férrea se trata de un ramal con una extensión de 133 kilómetros, construida por el Ferrocarril Central Mexicano, para comunicar su estación de Escalón con la línea de Ciudad Frontera a el Oro.

13.- FERROCARRIL NACIONAL DE TEHUANTEPEC.

La primera concesión para la construcción de esta vía

se remonta al Gobierno de López de Santa Anna, cuando mediante Decreto de primero de marzo de 1842, se autorizó a José de Garay la construcción de un Ferrocarril que comunicara al Golfo de México con el Océano Pacífico a través del Istmo entre Puerto México (hoy Coatzacoalcos) y Salina Cruz; concesión que después de varias prórrogas y al no haberse iniciado obra alguna, se nulificó en 1851.

En el año de 1853, se otorgaron otras concesiones sin efecto alguno, como la de A. G. Sloo, concesionada cuatro años después; otra otorgada a la Compañía de Louisiana Tehuantepec Co., de Nueva Orleans, cancelada en 1867, y la de octubre de 1867, otorgada a la Compañía La Sere, de Nueva Orleans, cancelada en 1879.

Durante el primer período de Gobierno del General Porfirio Díaz, se firmó un nuevo contrato, autorizando al empresario Edward Learned, de Nueva York, quien construyó por primera vez un tramo de 35 Kms.

El Presidente Manuel González, declaró la nulidad de la cancelación anterior y decidió afrontar dicha construcción con recursos del Gobierno Federal. Con posterioridad se autorizó, mediante Decreto aprobado por el H. Congreso, al Sr. Delfín Sanchez, a quien después de haber construido dos tramos con un total de 108 kilómetros, le fue cancelado su contrato. Se firmó un nuevo contrato con el señor empresario Eduardo McMurdo, para reconstruir los 108 Kms. ya

construidos así como para terminar los 226 faltantes y la construcción de un muelle en Salina Cruz, Puerto Terminal en el Pacífico. Nuevamente se firmó otro contrato más, a la muerte de McMurdo, con su viuda, pero al no cumplir satisfactoriamente con las condiciones impuestas fue cancelado. Finalmente se firmó un nuevo contrato con los señores C. Stanhope, J. H. Sampson y E. L. Cortell, para terminar dicha ruta, la que por fin quedó concluida el 15 de diciembre de 1894, con una extensión de 309.617 kilómetros sobre el sistema de vía ancha. Sin embargo, la ruta padecía graves defectos que no permitían un tráfico seguro y eficaz, como lo era la falta de balasto, rieles de más capacidad y los dos puertos terminales no tenían las instalaciones necesarias para las maniobras de carga y descarga, así como la falta de material rodante y de tracción para el servicio, por lo que el gobierno del general Díaz, en 1898 concertó un nuevo convenio con la Compañía Inglesa Pearson and Son Ltd, para formar la Compañía Explotadora del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. La empresa se comprometió a reconstruir totalmente la vía, y a reconstruir los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz. Mediante este convenio la firma de Pearson and Son Ltd, quedó como administradora del sistema a partir de la ratificación en el año de 1902, con una vigencia de 51 años.

Durante los primeros cuatro años de dicho convenio se resintieron cuantiosas pérdidas de gran importancia, pero al entrar en servicio los dos puertos, se empezaron a ge-

nerar grandes utilidades, hasta el término de la primera - guerra mundial. El tránsito empezó a declinar al desviarse los barcos hacia el nuevo Canal de Panamá. Con la autorización de Venustiano Carranza, en 1917, se rescindió el contrato firmado con Pearson, que en cierta forma lo liberó - de seguir operando con números rojos, al no tener fletes y demas para su tránsportación. Este ferrocarril fue adminis trado por el organismo oficial de Puertos Libres Mexicanos hasta 1925 en que fue incorporado al sistema de los Ferrocarriles Nacionales de México. Sobre esta línea se han pre sentado diversos proyectos para hacerlo productivo, durante el Gobierno del Presidente Luis Echeverría, se proyectó su electrificación, también se dio a conocer un trayecto - para crear el corredor ferroviario del Istmo de Tehuantepec.

14.-FERROCARRIL PANAMERICANO.

Practicamente esta línea férrea es un ramal del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, que se inicia en la Estación de Itepec (San Gerónimo), hacia la frontera de la República de Guatemala en Ciudad Hidalgo (Suchiate), con una extensión de 458 kilómetros, con el sistema de vía ancha. La concesión original para la construcción de esta línea fue otorgada el 11 de septiembre de 1901, y en 1909, - la línea fue comprada por el Gobierno Federal, y a su vez incorporada a los Ferrocarriles Nacionales de México.

15.- FERROCARRIL DE VERACRUZ AL PACIFICO.

Esta línea poco tiempo despues de su construcción fue denominada Ferrocarril de Veracruz al Istmo. La línea inició su construcción al amparo de una concesión otorgada el 15 de marzo de 1898, a la línea de Córdoba a Jesús Carranza (antes Santa Lucrecia, del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec), con una extensión de 324 kilómetros y un ramal de Tierra Blanca a Veracruz, con un recorrido de 102 Kms., posteriormente formó parte de la línea troncal de la ruta Veracruz-Tierra Blanca-Jesús García. En el año de 1962 se modificó el tramo de Achotal a Jesús Carranza, construyendo otro ramal de Achotal a Medias Aguas, reduciendose en 14 Kms. la distancia del Ferrocarril del Sureste. Esta línea tiene tres ramales, de Tres Valles a San Cristobal - con una extensión de 48 Kms.; de Papaloapan a Turtepec con una extensión de 16 Kms., y de Rodríguez Clara a San Andrés Tuxtla con una extensión de 72 Kms.. Esta línea ferroviaria fue adquirida por el Gobierno Federal en 1910. Actualmente forma el tercer distrito de la División Sureste de los Ferrocarriles Nacionales de México.

16.- FERROCARRIL DEL PACIFICO.

La construcción de esta línea, se originó con una concesión otorgada por el gobierno de Lerdo de Tejada, en el año de 1876, la cual no tuvo el más mínimo efecto, si no -

hasta el traspaso a otra compañía, en el año de 1877, misma que a su vez recibió una nueva concesión del Gobierno - de Porfirio Díaz, de fecha 14 de septiembre de 1880, para la construcción de una línea férrea que comunicaría al - Puerto de Guaymas en el Estado de Sonora con un punto de - la frontera con los Estados Unidos, para lo cual se constituyó la Compañía Limitada del Ferrocarril de Sonora.

Originalmente se había planeado construir la línea de Guaymas a Hermosillo, y de este lugar continuar hacia Paso del Norte (hoy Ciudad Juárez), o a un punto de sus inmediaciones y conectar con algún ferrocarril de Estados Unidos. Durante el Gobierno del General González se autorizó una modificación más a la concesión, autorizando a la compañía construir la línea férrea de la Ciudad de Hermosillo a un punto de la frontera de Sonora, denominado "Nogales" para efectuar la conexión con el Ferrocarril Atchinson, Topeka y Santa Fé de los Estados Unidos, esta línea norteamericana en realidad fue la que construyó la línea férrea de la zona de Guaymas a Sonora, la cual inició sus servicios en el mes de julio de 1882.

En el año de 1898, el Ferrocarril Southern Pacific adquirió mediante arrendamiento el Ferrocarril de Sonora por un período de 14 años, hasta que en el año de 1912, realizó su compra en forma definitiva, reiniciando así los trabajos hacia el sur de Guaymas, que habían sido suspendidos a partir de Empalme, a cinco kilómetros del Puerto. Y en

1907 se habían iniciado los trabajos hacia el sur de Mazatlán con la intención de prolongar la línea hasta la Ciudad de Guadalajara. El tramo de Empalme a Navojoa, con una extensión de 187 kilómetros inició sus servicios el 12 de mayo de 1907.

En abril de 1909, se puso en servicio el tramo férreo de Empalme a Mazatlán, y el cinco de febrero de 1912, entra en servicio el tramo hasta Tepic, con una extensión de 314 Kms. a Empalme Sonora. Al mismo tiempo se había construido una línea de 67 Kms. entre La Quemada y Oreindan, - que hace conexión en este último punto, mediante una línea con una extensión de 40 Kms., en la ciudad de Guadalajara, con los Ferrocarriles Nacionales de México.

Sin embargo, la línea troncal no estaba completa, ya que le faltaba un gran tramo, en la parte más accidentada, la de Barrancas, y debido a la situación política que prevalecía en el país en los años posteriores a la revolución de 1910, los trabajos de construcción quedaron suspendidos, y los tramos en servicio operaron con grandes dificultades.

Tiempo más tarde, el tres de marzo de 1923, se firmó un convenio entre el Gobierno Federal y el Ferrocarril Southern Pacific, y días después se reanudaron los trabajos - en La Quemada para terminar el tramo sin construir que tenía una extensión de 165 kilómetros. La mayor parte de este tramo atraviesa grandes extensiones de terreno montaño-

so, con grandes dificultades técnicas, por lo que hubo necesidad de construir 29 viaductos con una longitud más o menos de 2.438 kilómetros, y 33 tuneles con una extensión de 8 kilómetros.

Finalmente el 15 de abril de 1927, se terminó la construcción del último puente, llamado "Salsipuedes", con 262 metros de largo y 73 de altura, y ese mismo día inició el primer servicio un tren de Nogales rumbo a Guadalajara hasta la Ciudad de México, quedando desde entonces conectada la frontera noroeste de la República con la capital. Esta línea cambio su razón social a Ferrocarril Sud Pacífico de México, como subsidiaria del Ferrocarril Southern Pacific, de Estados Unidos, hasta el 21 de diciembre de 1951, cuando fue adquirida por el Gobierno Federal y mediante escritura pública de 8 de marzo de 1952, se constituyó la nueva empresa como "Ferrocarril del Pacífico, S. A. de C. V.", - con un capital mayoritario del Gobierno Federal. Esta línea tiene una extensión de 1976 kilómetros, con varios ramales, el principal es de Nogales a Naco en el Estado de Sonora, y a través de una nueva línea de 35 Kms. quedo comunicado con Agua Prieta y con el Ferrocarril de Nacoarí, que parte hacia el sur siendo construido al amparo de una concesión otorgada el 30 de agosto de 1899.

17.- FERROCARRIL CHIHUAHUA AL PACIFICO.

En el mes de junio de 1882, durante el período de -

gobierno del general Manuel González, se otorgó a Albert K. Owen, la primera concesión para la construcción de la línea férrea llamada Ferrocarril Chihuahua al Pacífico. Se trataba de una línea que partiendo de Ojinaga, en la frontera con Estados Unidos, en dirección suroeste, hasta Chihuahua y continuar a través de la Sierra Madre Occidental para terminar en Topolobampo en el Golfo de California. La concesión la volvió a obtener Owen el primero de junio de 1897, autorizándolo además para construir otra línea que conectara con el Ferrocarril de Sonora, lo mismo que otros ramales como el de Urique, Batopilas y Casas Grandes, concesiones que con posterioridad se declararon nulas.

Por otra parte, el 10 de mayo de 1887, el gobierno de Porfirio Díaz, otorgó una concesión a Luis Huller, para la construcción de cuatro líneas en el noroeste de la República. Las dos primeras en la Península de Baja California, - la tercera partiría de San Quintín y cruzando la península llegaría a Puerto Isabel, y de este punto hacia el oriente y cruzando el desierto de Sonora, llegaría a Magdalena, Estación del Ferrocarril de Sonora. La cuarta línea, partiría de la Estación de Magdalena, seguir por Corralitos para terminar en Ciudad Juárez.

En el año de 1890, Telésforo Gracia obtuvo los derechos para construir la tercera y cuarta línea que estaban en poder de la Compañía Mexicana de Colonización, cesionaria de los derechos de la Concesión Huller. De estas dos

últimas líneas, sólo se construyó la cuarta, entre Corralitos y Ciudad Juárez, el cual quedó concluido el día 18 de septiembre de 1897. Para la explotación de la línea terminada se constituyó la Empresa Río Grande, Sierra Madre y Pacífico. La concesión otorgada para la construcción de la línea entre Corralitos y Magdalena fué declarada nula.

En el mismo año de 1890, se autorizó al General Geronimo Treviño y al Lic. Emeterio de la Garza, para construir y en su caso explotar diversas líneas, una de ellas se iniciaría en Venaditos, estación del Ferrocarril Internacional, pasando por Sierra Mojada, para conectar con el Ferrocarril Central y cuando se construyera, con el de Topolobampo. En marzo de 1897, esta concesión fué traspasada a Enrique C. Creel y Alfred A. Spendlove, reduciéndose la obligación a construir una línea que desde el sur de Chihuahua, pasando por Sonora llegaría al litoral del Pacífico. Las obras se iniciaron el 25 de marzo de 1898 y el 13 de abril de ese mismo año se constituyó en New Jersey, la Compañía Chihuahua and Pacific Railway (Ferrocarril Chihuahua y Pacífico), para ejercer los derechos obtenidos por Creel y Spendlove. En marzo de 1900, se construyeron los primeros 200 Kms. entre Chihuahua y Miñaca, rumbo al Golfo de California. Posteriormente, el 27 de abril de 1900, se autorizó modificar el recorrido de la vía para que terminara en un punto al norte del Río Sinaloa en lugar de un Puerto del mismo Estado. También se autorizó que la línea se subdividiera en tres secciones, la que se había terminado y

dos más con 250 Kms. cada una, y que serían continuación de la primera debiendo terminar en Topolobampo. En agosto de ese mismo año la compañía cedió a Arturo E. Stillwel la concesión para que construyera los dos tramos faltantes de la Línea a Topolobampo, reservándose el tramo ya construido que llegaba a Miñaca; Stillwel era el representante de la compañía Kansas City, México y Oriente Railroad Co., fundada en Kansas City, Estados Unidos, y había obtenido en 1900 autorización para construir y explotar un ferrocarril de Ojinaga, Chih., en la frontera con Estados Unidos, a la Ciudad de Chihuahua, con lo que resultó que la Compañía Kansas City, M. y O. RR., absorbió las facultades necesarias para el tendido de la vía férrea desde el Puerto de Topolobampo hasta la ciudad fronteriza de Ojinaga, situada en la ribera sur del Río Bravo.

En octubre de 1909, la Compañía Chihuahua y Pacífico, vendió sus derechos a The México North Western Railway Co. (Ferrocarril Noroeste de México), empresa británica que adquirió también los derechos de Río Grande, Sierra Madre y Pacífico, y el 22 de noviembre de ese mismo año obtuvo la fusión de sus concesiones en una sola y por consiguiente la autorización para construir un tramo de la población de Madera, en Chihuahua a la terminal del tramo procedente de Ciudad Juárez. Como ya se había logrado la comunicación entre Temosachic y Madera, concluyendo la línea que comienza en Ciudad Juárez y termina en La Junta, para continuar rumbo a la Costa.

Iniciada la Revolución Mexicana de 1910, se terminan las obras del Ferrocarril Noroeste de México entre La Junta y Ciudad Juárez, las de Kansas City México y Oriente de Ojinaga a Chihuahua y Miñaca, lo mismo que el tramo de Topolobampo a San Pedro, quedando por construirse el tramo de la Sierra Tarahumara, suspendiéndose totalmente la construcción, hasta 1940 y 1952, en que ocurrieron dos hechos importantes.

En 1940, el Gobierno Federal, adquiere los derechos del Ferrocarril Kansas City, México y Oriente, y el 27 de mayo de 1952, se efectúa la posesión de la línea explotada por The México North Western Co., (Ferrocarril Noroeste de México) integrándose así el Ferrocarril del Pacífico.

El Ferrocarril Chihuahua al Pacífico se inicia en la población fronteriza de Ojinaga, Chih., y termina en Topolobampo, Sinaloa, con una extensión de 940.7 Kms. Los trabajos de reconstrucción de los tramos Ojinaga-Creel con extensión de 565 Kms., y el de Topolobampo-San Pedro con una extensión de 125 Kms. El tramo San Pedro-Creel, con una extensión de 248 Kms. fue construido entre 1940 y 1961. Y en acuerdo presidencial de once de noviembre de 1953, se dispuso la constitución de la Empresa Ferrocarril Chihuahua - al Pacífico, S. A. de C. V.; mientras tanto los dos sistemas adquiridos en 1940 y 1952, fueron administrados por el Gobierno Federal a través de la Ex-Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (ahora S. C. T.).

El Ferrocarril Chihuahua al Pacífico, fue constituido por dos líneas principales: la línea "A" que se inicia en Ojinaga, Chih., y concluye en el Puerto de Topolobampo, en el Estado de Sinaloa. La línea "B" se inicia en La Junta - en donde conecta con la línea "A", con un recorrido de 572 Kms. hasta Ciudad Juárez. Este ferrocarril tiene una extensión total de 1513.2 Kms., con 277 Kms., de vías auxiliares, y fue inaugurado el 24 de noviembre de 1961, por el Presidente Adolfo López Mateos.

CAPITULO SEGUNDO

L A

NACIONALIZACION

DE LOS

FERROCARRILES

LA NACIONALIZACION DE LOS FERROCARRILES

Siempre se ha escrito sobre el problema de la nacionalización, en contraposición a la Empresa privada, las opiniones difieren, por lo que considero que el problema ha de ser resuelto sobre los principios generales y sobre las ventajas específicas y las limitaciones de la Empresa privada respecto a las del Estado.

Para que el Estado pueda ejercer pleno control de los recursos que por su naturaleza e importancia son factores decisivos para el desarrollo de las naciones, es necesario que dichos recursos estén en poder del Estado o bajo los más estrictos controles estatales. Por lo que la explotación y tratándose de servicios públicos, que estos se proporcionen a sus costos de producción más los gastos de conservación y fondos de previsión necesarios para la reposición de equipo, ampliación de instalaciones y otros factores contingentes, eliminando el factor lucro y establecer objetivos sociales encaminados al desarrollo económico de las comunidades.

Cuando los recursos naturales y los servicios públicos han estado en manos de particulares, han sido administrados con propósitos lucrativos y han convertido a sus poseedores, en verdaderos y poderosos interventores de la administración pública, en perjuicio y condicionamiento de las autoridades gubernamentales.

Y cuando quienes han controlado esos recursos naturales y servicios públicos han sido extranjeros, la intervención en la administración pública y el sometimiento gubernamental han ido en menoscabo de la dignidad y soberanía de la nación que lo permite.

Todos y cada uno de los antecedentes habidos han provocado la necesidad de que las naciones busquen el dominio directo de sus recursos básicos de producción y desarrollo, justificando en esta forma su nacionalización, que puede significar el rescate para sí mismas y que en un futuro se pueda considerar la clave de una economía estable.

Por eso México proclama en su Constitución Política, y en otros ordenamientos legales, su dominio sobre determinados renglones básicos de sus recursos naturales y sobre la prestación de algunos servicios públicos, y se reservó con exclusividad para sí misma el Derecho de explotar esos recursos y servicios en su acepción más amplia, excluyendo la posibilidad de otorgar concesiones a los particulares, sin importar su nacionalidad, para la explotación de algunas ramas industriales y comerciales relacionadas con esos recursos o servicios.

Esas actividades en las que no podían tener ingerencia los particulares en México, son la industria petrolera y los demás hidrocarburos; la petroquímica básica; la explotación de minerales radiactivos y generación de energía

nuclear; la minería en los casos a que se refiere la Ley de la materia; la electricidad; los ferrocarriles; las comunicaciones telegráficas y el correo.

Por lo que, la Ley de Vías Generales de Comunicación incluye al sistema ferroviario nacional.

A) PRIMER LEY GENERAL DE LOS FERROCARRILES.

En el período comprendido de 1884 a 1904, en la República mexicana se habían construido 10,631 kilómetros de vías, que sumados a los 5891.367 ya construidos, daban un total de 16,522.618 kilómetros.

Vicente Fuentes Díaz en su libro "El Problema Ferrocarrilero de México", nos dice: ...hasta 1899, o sea al finalizar el Siglo XIX, todos los contratos ferroviarios fueron otorgados sin orden ni sistema alguno, en el sentido de no formar parte de un plan oficial, debidamente estudiado, de impulso a las vías férreas conforme a las necesidades nacionales...

Como ya quedo indicado anteriormente, los contratos de construcción se firmaban con quien los solicitaba, sin haberse preparado, en la mayoría de los casos, sin saber si el solicitante disponía de suficientes recursos y de capacidad para cumplirlos, y si la línea proyectada estaba realmente para satisfacer las necesidades.

La abstención del Gobierno del Presidente Díaz para especificar la dirección, la longitud y en general las características de la línea, determinó que las compañías extranjeras hicieran las grandes rutas troncales (El Nacional, El Internacional y El Central), como una simple prologación en el territorio nacional de los Ferrocarriles

Norteamericanos con fines casi exclusivamente de exportación hacia el vecino país de los Estados Unidos.

Fué hasta finales del Siglo XIX, que el Gobierno del General Porfirio Díaz empezó a preocuparse por poner en práctica una política organizada para la construcción de los Ferrocarriles. Tocó al Ministro de Hacienda José Ives Limantour, presentar una exposición sobre lo que se debía hacer en materia de construcción ferrocarrilera, en el que se citaban dos puntos de importancia; como deberían construirse y explotarse las rutas ferroviarias (condiciones - del contrato, obligaciones tributarias, tiempo de la concesión, etc.) y que las líneas debería construirse para el complemento de la red ferroviaria.

Como resultado de lo expuesto por Limantour, se expidió en 1899 la primer Ley General de Ferrocarriles (1). La Ley abarcaba debidamente detallados todos los aspectos que debería tener la construcción y explotación de los ferrocarriles, era una Ley por la que se trataba de buscar, al menos nominalmente, el predominio de los intereses nacionales sobre los privados.

Sin embargo, la concentración de capital extranjero, principalmente norteamericano en el sistema ferroviario - mexicano, produjo una reacción de defensa de las compañías y que sumada a los esfuerzos de los grandes trust norteamericanos,

(1) Gerencia de Comunicación Social. Breve Reseña Histórica de los Ferrocarriles Mexicanos. Ferrocarriles Nacionales de México, mayo de 1987. Pág. 37.

ricanos: La Standar Oil y la Casa Speyer, para controlar la red ferroviaria mexicana, a través de las compañías: El Ferrocarril Central y el Ferrocarril Nacional, hizo pensar al Gobierno Mexicano en la necesidad de contrarrestar la tendencia monopolista y absorbente de las empresas extranjeras, que amenazaban los intereses del país y aún del Gobierno Federal.

Las únicas líneas que pudieron terminarse en los últimos diez años del gobierno porfirista, planeadas por Limantour para el Sistema Ferroviario Nacional, fueron: la del Ferrocarril Panamericano; Ferrocarril de Ixtepac a la Frontera de Guatemala; de Guadalajara a Colima y Manzanillo; - la ruta que se denominaría como Ferrocarril de Veracruz al Pacífico, construcción terminada varios años después de terminada la lucha civil de 1927; en cambio no se pudieron terminar los trabajos de la Línea Acapulco-México, el Ferrocarril de la Ciudad de México a Cuernavaca y el del Pacífico solo llegó a Balsas; la ruta corta de México a Tampico, quedo solamente en el tramo de Pachuca a Honey; la línea que debería llegar a Zihuatanejo se estanco en Uruapan; así también quedó inconclusa la vía de Chihuahua al Pacífico, misma que fué terminada por los gobiernos posrevolucionarios. según se dice, que las elevadas serranías paralelas a las costas de nuestro territorio nacional fueron la causa de que estas construcciones férreas quedaran inconclusas.

Terminado el período de Gobierno de Porfirio Díaz en 1910, los ferrocarriles de jurisdicción federal construidos, alcanzaban una extensión de 14,789 kilómetros con el sistema de vía ancha y 4,311 Kms. sobre el sistema de vía angosta, que hacían un total de 19,100 kilómetros de vías férreas.

La Ley Orgánica de Ferrocarriles Nacionales de México ha tenido varias modificaciones, la más reciente (ver Cap. III) fue decretada por el Presidente Miguel de la Madrid H. la cual se publicó en el Diario Oficial de la Federación - el 14 de enero de 1985, misma que abrogó la antigua Ley que decreto el Presidente Miguel Aleman, publicada en el Diario Oficial de la Federación de 30 de diciembre de 1948.

B) LA CREACION DE FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.

El proceso de construcción de líneas férreas en forma intensiva comenzo realmente en 1880. En ese año se otorgó la concesión para construir la línea férrea entre El Paso, Texas y la Ciudad de México, comunicando al mismo tiempo a las ciudades de Quéretaro, Aguascalientes, Zacatecas y - Chihuahua, autorizándose también la construcción de un ramal para comunicarse con la Ciudad de Guadalajara. Esta línea ferroviaria fue concesionada a la Compañía del Ferrocarril Central.

Después del otorgamiento de la concesión del Ferrocarril Central, se firmó la concesión de lo que después vino a ser el Ferrocarril Nacional, cuya línea principal a la Capital de la República con Laredo Texas, y a su vez, las ciudades de San Luis Potosí, Saltillo y Monterrey. también le fue concesionada a la empresa del Ferrocarril Nacional, la línea férrea que partiendo de la Ciudad de México tocaría las ciudades de Toluca, Morelia y Zamora, hasta llegar a Manzanillo.

Las dos redes ferroviarias de las que se ha tratado, constituyeron dentro del sistema Los Ferrocarriles Nacionales, dos de las líneas férreas más importantes, ya que comunican a las ciudades de gran significación demográfica y económica del Centro y del Norte del País, intercomunicándose en la frontera norte con líneas ferroviarias de la

Unión Americana, con las que se hace un constante intercambio de tráfico

En las postrimerías del régimen del Presidente Díaz, sin duda la medida de la política ferroviaria más importante fué la Ley, por medio de la cual el Congreso de la Unión facultó al Ejecutivo Federal para formar una Sociedad Mexicana, que fué la de los Ferrocarriles Nacionales de México y cuyo objetivo principal era la consolidación de los dos principales sistemas férreos del País, es decir el Ferrocarril Nacional controlado en parte por el Estado y el Ferrocarril Central.

Las bases del arreglo fijadas en la Ley de 26 de diciembre de 1906 (2), fueron las siguientes:

1o.-Se autorizó la consolidación de todas las líneas y ramales que formaban parte de los Ferrocarriles Nacional y Central.

2o.-El Gobierno Federal sería accionista mayoritario.

3o.-El Gobierno Federal tendría a su cargo la contraloría del sistema consolidado.

4o.-El Gobierno Federal concurriría a la nueva Sociedad, aportando las acciones de la Compañía del Ferrocarril Nacional que obraban en su poder, las cuales se cambiarían

(2) Ruben Fuentes Delgado. Economía del Transporte Ferroviario. México, D. F. 1985. Pág. 121.

por las correspondientes a la nueva empresa.

50.-El Gobierno Federal otorgaría una garantía subsidiaria en los bonos ferroviarios emitidos por la nueva empresa y se procuraría obtener la cooperación de los acreedores de las líneas consolidadas .

60.-Las acciones de la nueva empresa no podrían ser enajenadas ni gravadas sin autorización del Congreso de la Unión.

70.-La nueva empresa ampliaría los sistemas ferroviarios consolidados y haría mejoras a las líneas, para lo cual podrían obtenerse los créditos necesarios.

80.-Las redes ferroviarias consolidadas serían de propiedad de una empresa mexicana denominada Ferrocarriles - Nacionales de México, donde el Gobierno Federal sería el accionista mayoritario.

De acuerdo con esa Ley y las facultades que le otorgaba, el Ejecutivo Federal expidió el seis de julio de 1907, el Decreto que creaba la Compañía de los Ferrocarriles - Nacionales de México.

La empresa Ferrocarriles Nacionales de México, fue constituida en forma definitiva mediante la escritura constitutiva, así como los estatutos de dicha empresa, el 28

de marzo de 1908, documentos firmados ante el Notario de Hacienda, Lic. Manuel Borja Soriano. El capital fue de 460 millones de pesos oro, en acciones de primera y segunda - preferencia y en acciones comunes, (3).

Desde principios del Siglo XX, los poderosos consorcios norteamericanos: la Standard Oil Co. y la Casa Speyer, habían obtenido, respectivamente el control financiero del Ferrocarril Central y del Nacional que eran la columna vertebral del Sistema Ferroviario Nacional. Las dos Empresas habían entrado en un vertiginoso proceso de crecimiento y expansión, desarrollado por un triple cambio:

1.-El control, mediante compra, arrendamiento o dominio por mayoría de acciones, de las líneas ya construidas.

2.-El establecimiento de nuevas rutas.

3.-La obtención en traspaso, de concesiones en vigor.

Existía la posibilidad de que en un momento dado cesara la lucha entre los dos consorcios y se consolidaran en uno solo, y originar consecuencias de incontrastable fuerza económica y política, lo que impulso al Gobierno de la República Mexicana (Porfirio Díaz) a realizar la fusión de ambas Empresas, bajo el control del Estado Mexicano.

(3) Gerencia de Comunicación Social. Breve Reseña Histórica de los Ferrocarriles Mexicanos. Ferrocarriles Nacionales de México, mayo de 1987. Pág. 39.

El Ferrocarril Central Mexicano aportó, además de su ruta troncal de México a Ciudad Juárez con 1,937 Kms., sus líneas anexas de Monterrey a Tampico con 591 Kms.; de México a Balsas con 292 Kms.; de Irapuato a Guadalajara con 259 Kms.; de Chicalote a Tampico por San Luis Potosí con 670 Kms.; de Guadalajara a Ameca con 89 Kms.; de Guadalajara a Mansanillo con 355 Kms.; de Buenavista a Santiago con dos Kms.; de Silao a Marfil, 18 Kms.; de La Vega a San Marcos con 40 Kms.; de la Campiña Metalúrgica a San Luis Potosí con 8 Kms.; de Yurécuaro a Los Reyes con 137 Kms.; y de Tula a Pachuca con 70 Kms., siendo un total de 4478 Kms. de vías férreas.

La red del Ferrocarril Nacional estaba formada por la troncal, entre la Ciudad de México y Nuevo Laredo, con una extensión de 1274 Kms., y las líneas anexas de Monterrey a Matamoros con 322 Kms., de Acámbaro a Uruapan con 223 Kms. El Ferrocarril de Circunvalación de 10 Kms., y de México a Acámbaro por Toluca con 280 Kms., siendo un total de 2203 kilómetros.

Las líneas de ambos sistemas sumaban un total de 6681 kilómetros. Había además otros ferrocarriles que estaban controlados por el Nacional y el Central, como el Interoceánico, el Internacional, el de Hidalgo, el de Coahuila, el Mexicano del Pacífico, por lo que la jurisdicción de la nueva Empresa Ferrocarriles Nacionales de México, se extendía de hecho sobre una red que llegaba a 11,500 Kms.

Posteriormente se incorporaron a la nueva Empresa el Ferrocarril de Veracruz al Istmo, que comunica a las ciudades de Cordova, Jesus Carranza y Tierra Blanca, y se adquirió el control del Ferrocarril Panamericano de Itepec a Tapachula, así como el Mexicano del Sur, de Puebla a Oaxaca por Tehuacán.

Como el Gobierno Federal tenía el 51 por ciento del total de las acciones de Ferrocarriles Nacionales de México, ejerció al máximo sus facultades para designar a los miembros de la Junta Directiva, y al primer Presidente Ejecutivo de los Nacionales, imponiéndole de esa manera su forma de política.

C) LA MEXICANIZACION DE FERROCARRILES.

Hasta antes de la revolución de 1910, el personal que manejaba el movimiento de los trenes de Ferrocarriles Nacionales de México, estaba formado en su totalidad por los norteamericanos.

Por instrucciones del Gobierno Federal, la Empresa había creado los puestos de "copiadores", es decir, aprendices de los Despachadores, que ocuparon los telegrafistas mexicanos, con la finalidad de ir conociendo el sistema de los Nacionales, por el cual se manejaba el movimiento de los trenes.

Los trabajadores norteamericanos disgustados y dispuestos a poner fin a la creación de los puestos de copiadores, situación para ellos inconveniente, habían recurrido a todo tipo de maniobras imaginables para eliminarlos a como diera lugar, y el esfuerzo máximo de agresividad fue el emplazamiento a huelga para estallar el 17 de julio de 1909 (4), exigiendo la supresión de los copiadores, que en realidad eran aprendices de Despachadores, para ir ocupando los puestos que quedaban vacantes. Los norteamericanos al sentirse seguros de triunfar, agregaron a sus peticiones aumento salarial. Desafortunadamente para ellos, la Gerencia General de los Nacionales de México, de acuerdo a las instrucciones del Gobierno Federal, nego las peticiones, por lo que hizo la huelga como último recurso.

(4) Gerencia de Comunicación Social. Revista Ferronales, - No. 9, Tomo LXVII, sept. de 1982. FF. CC. Nacionales de México. Pág. 19.

Los norteamericanos no contaban con que Félitpe Pescador, secundado por los señores Carlos Campacós, Alfredo - Valdivia, Benjamín Méndez y Francisco Pérez entre otros ha bian preparado un numeroso grupo de telegrafistas mexicanos, inclusive exponiéndose al despido por sustraer las ho jas de los Despachadores sobre el movimiento de los trenes para tal objeto. Y los noveles Despachadores mexicanos, no dieron pretexto para dudar de sus conocimientos en el movimiento de los trenes, los que sin problemas siguieron en movimiento por todo el sistema ferroviario nacional.

De hecho, son tres las etapas de la mexicanización de los Ferrocarriles Nacionales de México, la primera creada por el problema de los Despachadores, ya mencionada. Y la segunda etapa correspondió al movimiento de los má quinis tas y conductores de trenes, también extranjeros, cuando - el 17 de abril de 1912, declararon la huelga por haberse-- les negado entre otras peticiones, el uso del idioma in glés en las ordenes de tren, y demás documentos así como - en la correspondencia oficial, lo mismo que la restricción de ascensos para el personal mexicano y el reconocimiento de sus hermandades; la Junta Nacional Ferrocarrilera, la Unión de Conductores, Má quinistas, Garroteros y Fogoneros, con el apoyo del Gobierno Federal, con trare st ar on la Huelga, reemplazando así a los trenistas extranjeros, in cluyen do a Superintendentes, Jefes de Estación, Inspectores de Má quinistas, mecanicos y mayordomos, con trabajadores fe rrocarrileros mexicanos.

La tercera etapa de la mexicanización tuvo lugar el día 14 de abril de 1914, cuando por el desembarco de tropas norteamericanas en el Puerto de Veracruz, provocó la salida del país a más de cuarenta funcionarios y jefes del extranjero que todavía trabajaban en los Ferrocarriles Nacionales de México, los que inmediatamente fueron sustituidos por personal mexicano, tocando al señor José de Echegaray, ser el primer Gerente General de la Empresa.

D) LOS FERROCARRILES Y LA REVOLUCION DE 1910.

El movimiento armado que se inició en nuestro país el 20 de noviembre de 1910, tuvo grandes y graves repercusiones en la Empresa Ferrocarriles Nacionales de México, así como en otras líneas ferroviarias del país.

Varios brotes de rebeldía contra el Gobierno del general Porfirio Díaz se hicieron patentes en diferentes zonas del país, cuando Francisco I. Madero, con un programa de reivindicaciones sociales, como era el Plan de San Luis incitó al pueblo a tomar las armas para hacerse justicia. Y para el mes de mayo de 1911, los brotes rebeldes se habían tornado en un incontenible movimiento nacional.

La pacificación temporal se obtuvo cuando Francisco I. Madero, firmó los tratados de Ciudad Juárez, logrando con ello la salida de Porfirio Díaz al extranjero, quedando en su lugar un Presidente interino, hasta que el mismo Madero fue electo Presidente de la República.

Tiempo después, la traición de Victoriano Huerta y el asesinato del Presidente Francisco I. Madero y su Vicepresidente Pino Suárez provocó que los ejércitos revolucionarios se lanzaran a la ofensiva contra el Gobierno usurpador.

Se puede decir que de los Ferrocarriles dependió mucho la victoria de las huestes revolucionarias. Pues el

ejército del Noroeste al mando del General Alvaro Obregon, siguió la ruta del Ferrocarril Sud-Pacífico, por la costa occidental de la República Mexicana. El General Francisco-Villa y sus seguidores, tomaron la ruta del Ferrocarril de Ciudad Juárez, liquidando la residencia federal en Zacatecas, y el General Pablo González llegó a la Ciudad de México, siguiendo la ruta del Ferrocarril de México a Nuevo-Laredo.

También es de mencionarse, que no solamente los ejércitos revolucionarios utilizaban los ferrocarriles, pues aun las fuerzas federales del gobierno usurpador, se servían de ellos.

Era frecuente la circunstancia de que una vez tomada alguna plaza, el equipo ferroviario era utilizado por el ejército vencedor, e inclusive se obligaba a las tripulaciones a servir a quien había resultado victorioso, so pena de perder la vida.

Esta situación originó que para impedir el paso de los trenes y a su vez de contingentes militares, alguno de los ejércitos dinamitara los convoyes y destruyera vías, - puentes, locomotoras y demás instalaciones. Simplemente para impedir la persecución por parte del enemigo, se dinamitaba la vía, etc.. De esta manera, los ferrocarriles fueron los más dañados de los bienes nacionales, porque venían a ser un implemento que todos querían destruir en su

lucha contra los grupos enemigos. Los cuantiosos daños cada vez fueron haciendo la situación, física y económica, más difícil y crítica para los ferrocarriles. Voladuras de trenes, vías destruidas, estaciones incendiadas y saqueadas, trenes asaltados, locomotoras y puentes dindmitados, en general la destrucción del material rodante y la ausencia casi total de flete y de pasajeros y por consiguiente la desaparición de los ingresos, fueron el panorama general del servicio ferroviario nacional, hasta que en 1914, Venustiano Carranza logro controlar la situación, y dicto un acuerdo para que los ferrocarriles fueran controlados por el Gobierno Federal.

Esta disposición sin embargo, no pudo cumplirse en la práctica por que casi inmediatamente después de haberse expedido, sobrevinieron graves desavenencias entre los 3 grandes grupos, en la Convención de Aguascalientes, los villistas, carrancistas y zapatistas, por lo que se vio obligado Carranza a salir de la Capital de la República y dirigirse a Veracruz, en donde estableció su Gobierno.

Ya instalado en Veracruz, y con la necesidad de utilizar los ferrocarriles para fines militares, el Primer Jefe dispuso la incautación de los Ferrocarriles Nacionales y su manejo por un organismo denominado Dirección General de Ferrocarriles Constitucionalistas, con vigencia a partir del cuatro de diciembre de 1914. Naturalmente que la incautación tuvo efectos sobre la zona controlada por Carranza,

la parte sur del país, parte del Ferrocarril Interoceánico el de Veracruz al Istmo y el Panamericano, por lo que se refiere a las propiedades de los Ferrocarriles Nacionales de México y líneas que controlaba esta empresa. Mientras esto ocurría en el sur, en el norte Francisco Villa incautaba a su vez varias líneas que formaban parte del patrimonio de los Nacionales de México.

En la historia del movimiento revolucionario, los ferrocarriles son conocidos como "los caballos de acero de la revolución", y de hecho son numerosos los actos de gran heroísmo y de sacrificio realizados por los trabajadores - ferrocarrileros, como maquinistas, garroteros, conductores jefes de estación, despachadores, telegrafistas, etc., es indudable que los Ferrocarriles fueron un importante factor en las acciones de los grupos revolucionarios.

En julio de 1916, el Gobierno de Carranza creó el Depósito de Ferrocarrileros Revolucionarios, dependiente de la Secretaría de Guerra, para controlar a los trabajadores que prestaban sus servicios en las zonas en que se había realizado la incautación. Otra disposición del Gobierno de Carranza, fue la instauración de la jornada laboral de ocho horas reglamentarias, también el pago por tiempo extra laborado y la concesión de pensiones a los familiares de los trabajadores mutilados o muertos en servicio y la elevación del nivel técnico de los ferrocarrileros, en todos los campos de acción sobre la materia.

Al consolidarse el Gobierno de Carranza y al restablecerse la paz en el territorio nacional, empezó a normalizarse la situación de los ferrocarriles, aumentando los ingresos, iniciándose la reconstrucción de vías y edificios, lo mismo que la renovación de los trenes y del equipo en general. La deuda de las líneas férreas nacionales había crecido en forma vertiginosa, pues no se habían cubierto intereses, y en el año de 1919, la Empresa debía la cantidad de 93'261,781.00 en dolares, lo que hizo pensar al Gobierno Federal en devolver los bienes a la compañía propietaria, pero conservando la mayoría y el control sobre la misma.

Se hicieron esfuerzos para empezar firmemente la tarea de reconstrucción, se adquirieron coches de pasajeros, carros de carga, locomotoras, etc., y se nombró como Director General de Ferrocarriles Nacionales de México, a un viejo ferrocarrilero Don Felipe Pescador, quién en un tiempo relativamente corto, puso a la Empresa en condiciones y en optima operación. Se terminaron algunas rutas como la de Cañitas (hoy Felipe Pescador) a Durango y con un ramal a Sombrerete, etc..

Los efectos de la revolución de 1910, no fueron para menos, y la deuda de los ferrocarriles cada vez más aumentaba, motivo por el cual, el 16 de junio de 1922, se suscribió en Nueva York, el Convenio conocido como de la Huerta--Lamont, en el que se fijó el monto de la deuda en

\$242'361,000.00, con un plazo de cuarenta años para pagar.

Durante el Gobierno de Plutarco Elías Calles, el Ministro de Hacienda: Alberto J. Pani, inicio los arreglos con el Comité Internacional de Banqueros, con la finalidad de modificar el Convenio de 1922, acuerdo al que se le llamó "Entienda Pani" que contenía lineamientos para el pago de intereses y de capital, y la cláusula esencial de la Entienda, fué la que estipulaba la devolución de los bienes a la compañía privada de Ferrocarriles Nacionales de México, aunque conservando el Gobierno su condición como accionista mayoritario. La entrega se realizó físicamente el primero de enero de 1926 (5).

En julio de 1930, se celebró con el Comité Internacional de Banqueros un nuevo convenio que estipuló un sistema de reorganización de la Empresa para garantizar el pago, por lo que se reajustaron a más de nueve mil trabajadores.

El 20 de febrero de 1946, se llegó a un convenio con los acreedores de la antigua Compañía de Ferrocarriles Nacionales de México, para el pago de la deuda acumulada de finales de 1937, a raíz de la expropiación que decretó el Presidente Cárdenas, y que se interrumpieron con motivo de la segunda guerra mundial.

En un nuevo convenio celebrado el nueve de diciembre

(5) Ob. Cit. Breve Reseña Histórica...Pág. 46.

de 1949, la Secretaría de Hacienda realizo nuevos arreglos con los acreedores, para el pago de las anualidades vencidas que habian sido acordadas en 1946, y de esta forma se obtuvo la reduccion de la deuda, de Dlls. \$233'112,382.00, a solo Dlls. \$48'064,409.00; asimismo los intereses acumulados hasta 1940, ascendian a Dlls. \$324'491,996.00 y serian liquidados con Dlls. \$2'455,221.00. Este convenio entro en vigor el primero de enero de 1950.

E) LA EXPROPIACION DE FERROCARRILES.

Los Ferrocarriles Nacionales de México, en el período comprendido de 1926 a 1933, no experimentó cambios en lo que se refiere a construcciones. En cambio, la situación económica se tornaba difícil y desalentadora, pues muchos kilómetros de vía estaban destruidos, se habían suspendido los pagos a los acreedores ferroviarios, los gastos de operación se aumentaban y los ingresos no se incrementaban, y con tal situación se creaba inclusive un desaliento para el propio Gobierno mexicano. Sin embargo ya se aproximaba un acontecimiento trascendental para la vida económica del país, la Expropiación de los Ferrocarriles Nacionales de México.

De acuerdo a la Ley de Vías Generales de Comunicación, los ciudadanos mexicanos y las sociedades mexicanas pueden ser titulares de concesiones o de permisos para la explotación de ferrocarriles. Las limitaciones, en cuanto a los extranjeros, son que los Gobiernos o Estados extranjeros no pueden ser socios de sociedades mexicanas titulares de concesiones o permisos de esta clase, y de que los trabajadores ferrocarrileros deben ser de nacionalidad mexicana de acuerdo al artículo 246 de la Ley Federal del trabajo. Con las excepciones señaladas, podemos decir que una sociedad mexicana puede ser titular de un permiso o concesión y así poder explotar un ferrocarril, considerados como vías generales de comunicación sin importar la nacionalidad de

sus socios, aunque la misma Ley en su art. 129 (6), establece que las concesiones para la construcción y explotación de ferrocarriles se otorgarán preferentemente: a las sociedades creadas para ese objeto, en las cuales el Gobierno Federal sea accionista mayoritario y a las sociedades organizadas bajo el régimen cooperativo, con el mismo objeto. En cambio, la Secretaría de Comunicaciones ya no ha otorgado a particulares, en exclusividad, concesiones o permisos para la explotación de ferrocarriles, por el hecho de que el Gobierno Mexicano expropió los bienes pertenecientes a la Empresa Privada titular de las concesiones ferroviarias más importantes del País, y adquirió en diversas formas, el control de las demás empresas ferroviarias, razón por lo que la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera incluyera a los Ferrocarriles como una de las actividades reservadas y estratégicas del Estado.

La Expropiación de Ferrocarriles Nacionales de México marca la culminación de todo un proceso y, al mismo tiempo el punto de partida de una meta que no ha llegado a su fin, la modernización del Sistema Ferroviario y del País.

En 1917, Madero, Carranza y los Constituyentes, sentaron las bases políticas y jurídicas para que la Nación reasumiera a plenitud la soberanía sobre sus recursos naturales. A partir de la Constitución de 1917, la Nación ejerció acto pleno de soberanía al someter tierras, aguas,

(6) Véase, Art. 129 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

minerales e hidrocarburos a su dominio directo (7). Y desde entonces se inició una larga lucha de los mexicanos para hacer efectiva la Ley Suprema de la Nación en los campos estratégicos y actividades reservadas para el Estado.

La Expropiación de los Ferrocarriles en beneficio de la Nación, fué dictada por el Presidente Lázaro Cárdenas, mediante Decreto de 23 de junio de 1937 (8), la cual implicó para el Estado ser el propietario directo de más de 11000 Kms. de vías férreas que quedarón bajo la administración de un Departamento Autónomo creado por Cárdenas, publicado en el Diario Oficial de 30 de junio de 1937, dicha Dependencia fué el Departamento Autónomo de los Ferrocarriles Nacionales de México, con características de una - Secretaría de Estado, (9).

Por Ley de 23 de abril de 1938 (10), se creó con carácter de Empresa Pública Descentralizada, la Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México, Ley que fué derogada por la de 31 de diciembre de 1940, la que instituyó la actual Administración de los FF. CC. Nacionales

(7) Artículo 27 Constitucional.

(8) Diario Oficial. Sección Primera. Tomo CII. Núm. 38. de 26 de junio de 1937.

(9) Ob. Cit. Economía del Transporte Ferroviario. Pág. 124.

(10) Idem.

de México, como organismo descentralizado del Gobierno Federal, con personalidad jurídica y patrimonio propios.

En el período del Presidente Cárdenas, se iniciaron los trabajos para la construcción de dos líneas férreas, que fueron la del Ferrocarril del Sureste, del Puerto de Coatzacoalcos a Campeche, que conectaría con los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, terminando con ello el aislamiento de la Península Yucateca con el resto del país. La otra línea partiría de la estación Benjamín Hill de la línea del Pacífico, para terminar en Mexicali, Baja California, integrando así la región con el sistema ferroviario. También se iniciaron las obras del Ferrocarril de Uruapan a Zihuatanejo, cuya línea va realmente de la estación llamada Caltonzin a Apatzingan en el Estado de Michoacan, misma que no fue continuada hasta el mencionado puerto del Estado de Guerrero.

Durante el Gobierno del Presidente Miguel Aleman, el Estado adquirió ferrocarriles tan importantes como el Ferrocarril Noroeste de México, el Ferrocarril Interoceánico y el Ferrocarril Sudpacífico de México llamado del Pacífico, que actualmente forma parte del sistema ferroviario nacional.

La línea de México a Toluca y Acámbaro, así como el ramal de Maravatío a Zitácuaro, le fue cambiado el sistema de vía angosta al de vía ancha, la cual fue inaugurada por

el Presidente Miguel Alemán, el día 14 de mayo de 1949.

El veinte de noviembre de 1952, en los últimos días - de su mandato, el Presidente Alemán pone en servicio la línea férrea sobre el sistema de vía ancha, de la Capital de la República a Oaxaca, tocando Puebla y Tehuacán.

También durante su sexenio, el Presidente Alemán, puso en servicio, las dos líneas ferroviarias que se habían construido por cuenta del Gobierno Federal, El Ferrocarril Sonora-Baja California y el Ferrocarril del Sureste.

F) FERROCARRIL SONORA BAJA CALIFORNIA.

Con el afán de comunicar a la Península con las demás regiones del país, el Licenciado José I. Lugo, gobernador del territorio de Baja California, en 1930 inicia los trabajos para la construcción del Ferrocarril Sonora-Baja California, en un lugar llamado Pascualitos, estación del Ferrocarril Intercalifornia, en la parte en que el Ferrocarril Southern Pacific de Estados Unidos, cruza el territorio mexicano. Pese a los esfuerzos y buenos deseos del Lic. Lugo, solamente se lograron construir 17 Kms. de vía.

El Presidente Lázaro Cárdenas, incluyó en su Plan de su período gubernamental (1935-1940), la construcción del Ferrocarril Sonora-Baja California, iniciándose las obras desde luego en Fuentes Brotantes en Baja California hacia el Puerto de Otis, en el Estado de Sonora, sobre la costa oriental del Golfo de California. Con la colaboración del guía indígena Nabor Camargo, quien era el único que conocía a fondo las zona y las arenas del desierto de Altar, el Ingeniero Franco localizo la ruta por donde debería ser construida la línea férrea de Fuentes Brotantes hasta la región llamada Punta Peñasco.

En el año de 1937, un grupo de Ingenieros y trabajadores encabezados por el ingeniero López Collada, intentaron localizar parte de la línea férrea y sin la ayuda del guía Nabor, se extraviaron y perecieron en el llamado desierto de Altar el dos de julio de 1937.

Entre 1937 y 1940, quedó concluida la línea férrea de Fuentes Brotantes hasta Punta Peñasco, y concluida en su totalidad en diciembre de 1947, entre Mexicali, Baja California y Benjamín Hill, en el Estado de Sonora, con una extensión de 524 kilómetros bajo el sistema de vía ancha, misma que fue inaugurada el día siete de abril de 1948 - por el Presidente Miguel Alemán, (11).

(11) Ob. Cit. Breve Reseña Histórica.... Pag. 49.

G) FERROCARRIL DEL SURESTE.

Las obras de construcción, al igual que el anterior, fueron construidas en el rubro de "Integración Nacional", dentro del Plan Sexenal 1935-1940 del Presidente Lázaro Cárdenas, iniciándose los trabajos de inmediato para la localización del cruce de esta línea férrea que correría de Coahuacoalcos y Campeche, para conectar a los Ferrocarriles de Yucatán, con el sistema de los Nacionales de México, los trabajos de construcción se continuaron durante el sexenio de Gobierno del General Avila Camacho y fueron concluidos en los primeros años de Gobierno de Alemán.

Esta ruta fue inaugurada el 25 de mayo de 1950, por el Presidente Miguel Alemán, en la estación Allende, a un lado del Río Coahuacoalcos, con un recorrido de 737 Kms., hasta Campeche, sobre el sistema de vía ancha. Como ya se dijo antes, este ferrocarril fue construido al amparo del Gobierno Federal y Administrado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Posteriormente se fusionó con los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, dando origen así a los Ferrocarriles Unidos del Sureste (F.U.S.).

Mediante un acuerdo de 17 de enero de 1977, publicado en el Diario Oficial de la Federación, el Presidente López Portillo ordenó la fusión, en un solo Organismo Público Descentralizado, de las empresas ferroviarias que aun existían en el país operando por separado, para que en lo su-

cesivo se administraran bajo un solo mando, unificando los criterios de operación y control y en consecuencia incrementar con ello la eficiencia de los servicios que siempre han proporcionado los ferrocarriles.

Los Ferrocarriles Unidos del Sureste, para dar cumplimiento al Decreto de 17 de enero de 1977, quedaron incorporados en marzo de 1982, a los Ferrocarriles Nacionales de México, formando en la actualidad las Divisiones de Tenostique y Mérida, (12).

(12) Ob. Cit. Pág. 50.

H) LOS FERROCARRILES Y LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL.

En mayo de 1942, México se vio obligado a participar en la segunda guerra mundial en contra de las potencias del eje nazifacista. Esta guerra tuvo gran influencia en los Ferrocarriles Nacionales de México. El estado físico de los ferrocarriles cumplía con muchas deficiencias a las necesidades del país. Al unirse México a las fuerzas de los aliados occidentales, se vio en la necesidad de colaborar en el transporte de enormes volúmenes de materias primas, de materiales estratégicos que nuestro país y los del centro y sudamerica enviaban por territorio mexicano, a los Estados Unidos, en virtud de que los movimientos de carga por el canal de Panamá fueron suspendidos, los mismo que en el Océano Pacífico; por lo que fueron las líneas de Ferrocarriles Nacionales de México, las que tuvieron que hacer un esfuerzo que rebasaba en mucho su capacidad para la transportación. México como miembro del bloque de las Naciones Unidas que peleaba contra el nazifacismo, no podía rehusarse a esa cooperación en el comun esfuerzo de la guerra.

En el año de 1942, el Gobierno de los Estados Unidos, resolvió de acuerdo con el Gobierno mexicano, establecer en nuestro país un organismo denominado Misión Norteamericana de Ferrocarriles, cuyo objeto era el de cooperar con los Ferrocarriles Nacionales de México, para el mejoramiento de las vías que servían de enlace entre la frontera del

territorio mexicano y la de los Estados Unidos.

La ayuda norteamericana consistió en el reforzamiento de puentes, cambio de durmientes y balasto en varios tramos de las vías férreas. Los trabajos se hicieron preferentemente en la ruta de Suchiate-Itepec, Veracruz y Córdoba, y en la de México a Nuevo Laredo. Las obras de mejoramiento fueron las estrictamente necesarias para proporcionar las seguridades mínimas al movimiento de los trenes, pero no para su total rehabilitación. Fue muy claro que el interés del Gobierno norteamericano era solo para que los ferrocarriles mexicanos unicamente pudieran transportar de uno a otro extremo, las materias primas y estratégicas que se necesitaban principalmente en su industria armamentista.

Al término de la contienda, a finales de 1945 y principios de 1946, las condiciones de las instalaciones y del equipo rodante de los Nacionales de México eran críticas por el desgaste sufrido durante la segunda guerra mundial, aunado a lo anterior habría que agregar los fuertes compromisos económicos adquiridos para la compra de materiales fijos y de equipo rodante, así como las crecientes necesidades de la industria y la agricultura a nivel nacional cuyo crecimiento exigía un servicio de transporte eficiente, rápido y cuidadoso el cual no se podía ofrecer por parte de los Ferrocarriles Nacionales de México.

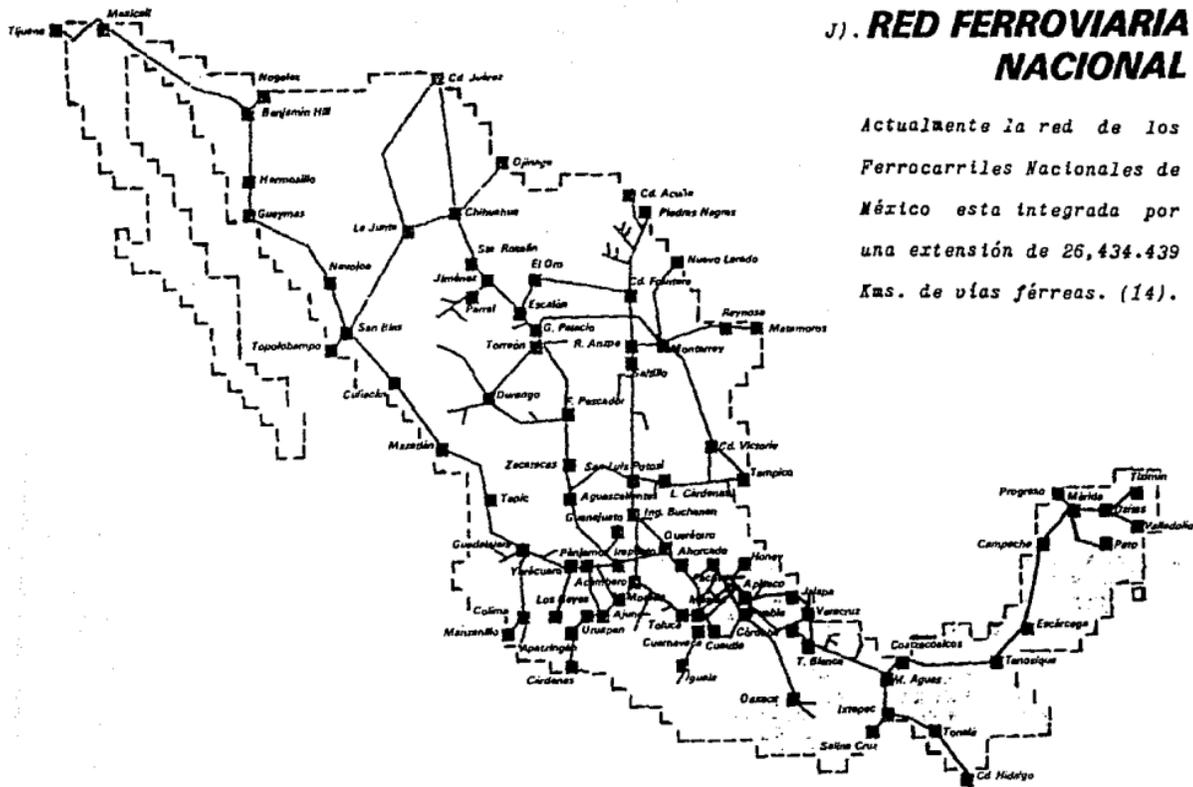
I) TERMINACION DE LAS CONCESIONES FERROVIARIAS.

Con la finalidad de optimizar la productividad y la eficiencia de las empresas ferroviarias públicas y mantener en operación solo aquellas entidades que han sido declaradas por la Constitución estratégicas y prioritarias - para el desarrollo nacional, cuya operación esta a cargo del organismo descentralizado Ferrocarriles Nacionales de México y las empresas de participación estatal mayoritaria denominadas Ferrocarril de Chihuahua al Pacífico, S. A. de C. V.; Ferrocarril del Pacífico, S. A. de C. V., y Ferrocarril Sonora-Baja California, S. A. de C. V., así como la empresa Servicio de Coches Dormitorio y Conexos, S. A. de C. V., la cual atiende el servicio de pasajeros en carros dormitorio, comedores, observatorios y primera especial, - autorizada su constitución mediante decreto, publicado en el Diario Oficial de la Federación de 15 de enero de 1974.

El Gobierno de la República presidido por el Licenciado Miguel de la Madrid Hurtado, mediante Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación de 7 de noviembre de 1986, autorizó a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes proceder a la negociación e iniciar los trámites correspondientes para la terminación anticipada de las concesiones para explotar el transporte público ferroviario, - sus servicios auxiliares y conexos en favor de la Nación, - con fundamento en los Artículos 32, 32 bis, 36, 37 y quinto transitorio de la Ley Orgánica de la Administración Pú-

blica Federal; 8 de la Ley de Presupuesto, Contabilidad y Gasto Público Federal; 3 fracción VI, 8 fracción VII, 59, 70 y 81 de la Ley General de Bienes Nacionales; 1, 2, 3, 89 y demás relativos de la Ley de Vías Generales de Comunicación; 32 de la Ley Federal de las Entidades Paraestatales y 50 del Decreto de Presupuestos de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal de 1986, (13).

(13) Diario Oficial de la Federación. 7 de noviembre de 1986.



(14) Gerencia de Vías y Estructuras. FF. CC. Nacionales de México.

Boletín: Riel Tendido. Sept. de 1992. México, D. F.

CAPITULO TERCERO

L A

ADMINISTRACION

DE LOS

FERROCARRILES

NACIONALES

DE

MEXICO

Históricamente desde que el hombre apareció ha trabajado para subsistir, tratando de lograr en todas sus actividades la mayor efectividad posible; y para ello, siempre ha utilizado en cierto grado la administración, con distintos significados, definiciones y diversos criterios. La administración comenzó a gestarse como tal a partir de la Revolución Industrial. Con el avance de los métodos mecánicos en lugar de los manuales, y el desplazamiento del hombre por la máquina ha ocasionado una enorme significación en la transformación de la empresa, pues es necesario que exista una persona o personas que dirijan a otros para obtener algo en beneficio de la comunidad.

En la época primitiva, los miembros de la tribu trabajaban en actividades de caza, pesca y recolección. Los jefes de familia ejercían la autoridad para tomar las decisiones de mayor importancia. Existía la división primitiva del trabajo originada por la diferente capacidad de los sexos y las edades de los individuos integrantes de la sociedad. Al trabajar el hombre en grupo, surgió de manera incipiente la administración, como una asociación de esfuerzos para lograr un fin determinado que requiere de la participación de varias personas.

El período agrícola se caracterizó por la aparición de la agricultura y de la vida sedentaria. Prevalció la división del trabajo por la edad y sexo. Se acentuó la organización social de tipo patriarcal. La caza, la pesca

y la recolección pasaron a un lugar de importancia secundaria en la economía agrícola de subsistencia.

El crecimiento demográfico obligó a los hombres a mejorar los esfuerzos coordinando el grupo social y, en consecuencia, a mejorar la aplicación de la administración.

Con la aparición del Estado, que señala el inicio de la civilización, surgieron la ciencia, la literatura, la religión, la organización política, la escritura y el urbanismo. En Mesopotamia y Egipto, el Estado representativo de esa época se manifestó el surgimiento de clases sociales. El control del trabajo colectivo y el pago de tributos en especie eran las bases en que se apoyaban estas civilizaciones, lo que obviamente exigía una mayor complejidad en la administración. Los precursores de la administración moderna fueron los funcionarios encargados de aplicar las políticas tributarias del Estado y de manejar numerosos grupos humanos en la construcción de grandes obras arquitectónicas.

El Código de Hamurabi ilustra el alto grado de desarrollo del comercio en Babilonia y, consecuentemente, de algunos aspectos de la administración, tales como las operaciones crediticias, la contabilidad de los templos y el archivo de una casa de comercio. Los grandes avances de estas civilizaciones se lograron en gran parte a través de la utilización de la administración.

En la época llamada antigüedad grecolatina apareció el esclavismo; la administración se caracterizó por su orientación hacia una estricta supervisión del trabajo y el castigo corporal como forma disciplinaria. El esclavo carecía de derechos y se le ocupaba en cualquier labor de la producción. Existió un bajo rendimiento productivo ocasionado por el descontento y el trato inhumano que sufrieron los esclavos debido a estas medidas administrativas. Esta forma de organización en gran parte fue la causa de la caída del Imperio Romano.

Durante el feudalismo, las relaciones sociales se caracterizaron por un régimen de servidumbre. La administración interior del feudo estaba sujeta al criterio del señor feudal, quien ejercía un control sobre la producción del siervo. Al finalizar esta época, un gran número de los siervos se convirtieron en trabajadores independientes, organizándose así los talleres artesanales y el sistema de oficios con nuevas estructuras de autoridad en la administración. Los artesanos-patronos trabajaban a lado de los oficiales y aprendices a quienes delegaban su autoridad. - El desarrollo del comercio en gran escala originó que la economía familiar se convirtiera en una economía de ciudad. Aparecieron las corporaciones o gremios que regulaban horarios, salarios y demás condiciones de trabajo; en dichos organismos se encuentra el origen de los actuales sindicatos.

La época de la Revolución Industrial se caracterizó - por la aparición de diversos inventos y descubrimientos la máquina de vapor por ejemplo, mismos que propiciaron el desarrollo industrial y, consecuentemente, grandes cambios en la organización social. Desaparecieron los talleres artesanales y se centralizó la producción, lo que dio origen al sistema de fábricas en donde el empresario era dueño de los medios de producción y el trabajador por lo tanto empezó a vender su fuerza de trabajo. Surgió la especialización y la producción en serie. La administración seguía ca reciendo de bases científicas; se caracterizaba por la explotación inhumana del trabajador (horarios excesivos, ambientes de trabajo insalubres, labores peligrosas, etc.) y por ser una administración de tipo coercitivo, influenciada por el espíritu liberal de la época, que otorgaba al em presario gran libertad de acción. Por otra parte, la complejidad del trabajo hizo necesaria la aparición de especialistas, incipientes administradores, que manejaban directamente todos los problemas de la fábrica. Todos estos factores provocaron la aparición de diversas corrientes en el pensamiento social en defensa de los intereses de los trabajadores y el inicio de investigaciones que posteriormente originarían la administración científica y la madurez de las disciplinas administrativas.

El Siglo XX se ha caracterizado en gran parte por el desarrollo tecnológico e industrial y consecuentemente por la consolidación de la administración. A principios de es-

te Siglo surge la administración científica, siendo Frederick Winslow Taylor el principal exponente de los productivistas, se basó primordialmente en la especialización y la división de trabajo, lo cual denomino administración científica (1). De ahí en adelante, multitud de autores se han dedicado al estudio de esta disciplina. La administración se torna indispensable en el manejo de cualquier tipo de empresa, ya que a través de esta se logra la obtención de eficiencia, optimización de los recursos y la simplificación del trabajo. En la actualidad, la administración se aplica en cualquier actividad organizada: desde la realización de un evento deportivo hasta el lanzamiento de un cohete interestelar, siendo imprescindible para el buen funcionamiento de cualquier organismo social.

En América Latina, durante la época precolombina existieron tres grandes civilizaciones, la del altiplano mexicano, la del área maya y la región incaica. De manera similar a las civilizaciones del viejo mundo, la administración tuvo gran importancia y revistió formas complejas en la organización social, económica y política de esos pueblos.

Los incas desarrollaron un sistema de organización bastante complejo, basado en el intercambio de productos.

(1) Jorge Villanueva R. Administración Simplificada. Cía. General de Ediciones, S. A. México D. F. 1979. Pág. 15.

Los aztecas crearon un imperio sustentado en numerosas provincias tributarias; la conquista de otros pueblos como instrumento de dominio originó múltiples técnicas para administrar adecuadamente los tributos. Constancias de los avances administrativos en la época prehispánica lo son el Códice Mendocino, la Matrícula de tributos o bien las descripciones de los cronistas como las del padre Fray Bernardino de Sahagún.

En la actualidad esto sólo se puede explicar a través de los restos monumentales de las civilizaciones prehispánicas con base en las formas de trabajo colectivo, que fueron posibles gracias a una administración interna de los Estados, sumamente avanzados.

Durante la Colonia, se importaron del viejo continente las técnicas de la administración colonial; lo mismo sucedió durante el Siglo XIX (en el México Independiente y en el porfirismo). Se puede decir que a partir del Siglo XX y aun en la actualidad, dependemos de las corrientes administrativas originadas en los Estados Unidos, ya mencionadas.

De acuerdo a lo anteriormente detallado, el concepto de administración se ha definido como el proceso cuyo objeto es alcanzar la máxima eficiencia en el logro de los objetivos de un grupo social, mediante la adecuada coordinación de los recursos y la colaboración del esfuerzo ajeno.

A) LEY ORGANICA DE LOS FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.

C A P I T U L O I

DE LA ORGANIZACION Y EL PATRIMONIO

ARTICULO 1o.-Ferrocarriles Nacionales de México, es un organismo público descentralizado, con patrimonio y personalidad jurídica propios, cuyo objeto es la administración y operación de los ferrocarriles mexicanos.

ARTICULO 2o.-El domicilio de Ferrocarriles Nacionales de México será la Ciudad de México, pero podrá establecer agencias o sucursales en otros lugares de la República Mexicana y del extranjero.

ARTICULO 3o.-La administración de Ferrocarriles Nacionales de México estará a cargo de:

- a). El Consejo de Administración.
- b). El Director General.

ARTICULO 4o.-El patrimonio de Ferrocarriles Nacionales de México se integra con los bienes y derechos que, al entrar en vigor esta Ley, le pertenezcan, así como las líneas férreas y bienes muebles e inmuebles que le aportare el Gobierno Federal y los que por cualquier título adquiriera en el futuro.

C A P I T U L O I I

DEL CONSEJO DE ADMINISTRACION

ARTICULO 5o.-El Consejo de Administración de Ferrocarriles Nacionales de México, estará integrado por once miembros y tendrá los asesores técnicos que se designen en los términos del Artículo 12.

ARTICULO 6o.-Los miembros consejeros serán:

Los Secretarios de Hacienda y Crédito Público, Programación y Presupuesto, Energía, Minas e Industria Paraestatal, Comercio y Fomento Industrial, Agricultura y Recursos Hidráulicos, Comunicaciones y Transportes, así como el Subsecretario de Operación de esta última Dependencia.

Dos por el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, designados por sus Comités Ejecutivo y de Vigilancia y dos por las organizaciones de usuarios de los servicios acreditados ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

El Presidente del Consejo será el Secretario de Comunicaciones y Transportes.

ARTICULO 7o.-Cada Consejero propietario del Gobierno Federal nombrará su suplente, quien tendrá vinculación en

razón de las actividades de la materia.

Los demás Consejeros propietarios, designarán libremente a sus suplentes.

ARTICULO 8o.- Son facultades del Consejo de Administración:

I.-Supervisar que la marcha de la entidad cumpla las metas que se señalan en los programas ferroviarios y en su calendario anual de trabajo, aprobado por el propio Consejo, teniendo en cuenta los programas sectoriales y establecer las políticas estratégicas relacionadas con el sector.

II.-Supervisar que la estructura financiera, contable y presupuestal del organismo sea congruente con los propósitos de suficiencia y productividad que se hayan establecido.

III.-Comprobar que la información que el Director General y los Comités y Subcomités Técnicos, presenten en sus sesiones correspondientes a la orden del día aprobada, sea confiable, oportuna y suficiente, para apoyar las decisiones y controlar el cumplimiento de éstas.

IV.-Aprobar, si a su juicio procede, el programa general de administración.

V.-Aprobar, si a su juicio procede, los reglamentos necesarios.

VI.-Establecer las normas, los lineamientos y las estrategias para la formulación y aplicación de los proyectos y programas de la descentralización del organismo.

VII.-Dictaminar y aprobar el presupuesto anual de ingresos y egresos, que le someta el Director General, si a su juicio procede.

VIII.-Discutir y aprobar, si a su juicio procede, el plan de adiciones y mejoras que formule el Director General y vigilar su ejecución.

IX.-Discutir y aprobar, si a su juicio procede, el balance anual y los informes financieros que le presente - el Director General.

X.-Fijar el porcentaje de los ingresos brutos, que se destinen a la operación durante cada ejercicio anual.

XI.-Discutir y aprobar, si a su juicio procede, los empréstitos que proponga el Director General, con sujeción a los requisitos establecidos por las leyes respectivas.

XII.-Fijar la política laboral del organismo.

XIII.-Resolver sobre los problemas laborales que se presenten a la administración del organismo y que por su importancia le sean sometidos por el Director General.

XIV.-Resolver sobre la creación o suspensión de divisiones, distritos, corridas, talleres, oficinas y fijación de horarios de labores, medidas que deberá someter a su consideración el Director General, tomando en cuenta las disposiciones relativas.

XV.-Aprobar el manual de organización del organismo.

XVI.-Constituir comités y subcomités técnicos especializados para cumplir los fines que determine el propio consejo. Cuando menos se creara uno, que tendrá como objetivo apoyar al Consejo en el seguimiento de los programas.

XVII.-Decidir sobre los demás asuntos que le planteen el Director General y los comités o subcomités respectivos, de acuerdo con sus facultades.

ARTICULO 9o.-El Consejo de Administración funcionará válidamente con la presencia de seis miembros, si entre ellos está el Presidente del Consejo o su suplente. En caso de empate en las disposiciones, quien presida, tendrá voto de calidad.

El Consejo sesionará, por lo menos una vez cada dos meses.

ARTICULO 10.-A los comités o subcomités técnicos especializados, compete auxiliar al Consejo de Administración en:

I.-La programación estratégica en la supervisión del organismo.

II.-La atención de los problemas de administración y organización de los procesos productivos, de selección y aplicación de los adelantos tecnológicos y del uso de los demás instrumentos que permitan elevar la eficiencia del organismo.

El Presidente del Consejo establecerá los lineamientos para la integración y funcionamiento de los comités y subcomités respectivos.

ARTICULO 11.-El Consejo de Administración tendrá un Secretario Técnico y un Secretario de Actas.

Al Secretario Técnico corresponderá el seguimiento de los acuerdos, formular la orden del día que debe proponer el Presidente del Consejo y lo demás que específicamente le encargue el propio Consejo.

Al Secretario de Actas corresponderá levantar las actas de las sesiones y asentarlas, una vez aprobadas en el libro respectivo y lo que el propio Consejo específicamente le encargue.

El Secretario Técnico y el Secretario de Actas serán nombrados por el Consejo.

ARTICULO 12.-Los asesores técnicos, serán designados por el Presidente del Consejo, y no podran ocupar simultaneamente otro cargo en la administración del organismo. Su función será la de asesorar al Consejo de Administración y a los comités y subcomités del mismo.

C A P I T U L O I I I

DEL DIRECTOR GENERAL

ARTICULO 13.-El Director General será designado por el Presidente de la República.

ARTICULO 14.-Son atribuciones del Director General:

I.-Representar a Ferrocarriles Nacionales de México, con las siguientes facultades:

a).-De apoderado general para pletos y cobranzas, actos de administración y actos de dominio, con todas las facultades generales y aun las especiales que de acuerdo con la Ley requieran poder o cláusula especial en los términos del Artículo 2554 del Código Civil para el Distrito Federal, en materia común y para toda la República en materia federal.

b).-Para presentar denuncias y querellas, en asuntos del orden penal y para otorgar el perdón como ofendido.

c).-Para promover y desistirse del jucto de amparo.

d).-Para suscribir y otorgar títulos de crédito en los términos del Artículo 90. de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito.

e).-Para delegar la representación con la persona o personas que estime necesario.

f).-Para otorgar poderes generales o especiales y autorizar a los apoderados para que absuelvan posiciones y ejerciten su mando ante toda clase de autoridades o personas.

II.-Designar al personal de confianza y a los demás empleados que el organismo requiera en los términos de la Ley Federal del Trabajo y del Contrato Colectivo de Trabajo.

III.-Formular el presupuesto anual de ingresos y egresos, presentarlo oportunamente al Consejo de Administración y proponerle las metas de producción, productividad y eficiencia para el ejercicio .

IV.-Formular el plan de adiciones y mejoras y someterlo a la consideración del Consejo.

V.-Proponer al Consejo los programas de descentralización que el organismo requiera.

VI.-Presentar al Consejo el balance anual y los informes financieros bimestrales.

VII.-Disponer las adquisiciones, los pagos y los gastos, de acuerdo con el presupuesto aprobado por el Consejo de Administración.

VIII.-Plantear al Consejo las cuestiones de trabajo, organización interna, y financiera, que corresponda conocer a dicho órgano.

IX.-Informar al Consejo sobre los avances y resultados obtenidos en los diversos capítulos de su gestión.

X.-Ejecutar los acuerdos del Consejo.

XI.-Proponer al Consejo los empréstitos que considere necesarios para la administración.

XII.-Asistir con voz a las sesiones del Consejo.

XIII.-Las demás que le fije el Consejo, esta Ley y sus reglamentos.

ARTICULO 15.-El Director General será auxiliado por

los Directores, Subdirectores y demás personal que se determine en la estructura orgánica que autorice el Consejo de Administración.

C A P I T U L O I V

D E L C O M I S A R I O

ARTICULO 16.-La Secretaría de la Contraloría General de la Federación designará un comisario que actuará como órgano de vigilancia. Asimismo, dicha Secretaría designará a los Auditores Externos del organismo

C A P I T U L O V

D I S P O S I C I O N E S G E N E R A L E S

ARTICULO 17.-En ningún caso el Consejo de Administración ni el Director General, podrán autorizar pagos no previstos en el presupuesto de egresos aprobado.

ARTICULO 18.-Serán inembargables los bienes de Ferrocarriles Nacionales de México.

ARTICULO 19.-Ferrocarriles Nacionales de México, estará sujeto a las obligaciones que conforme a la legislación sobre vías generales de comunicación correspondan a las empresas.

ARTICULO 20.-Las controversias en que sea parte Ferrocarriles Nacionales de México, serán de la competencia exclusiva de los tribunales federales.

ARTICULO 21.-Ferrocarriles Nacionales de México responderá del pago de las indemnizaciones correspondientes - al seguro del viajero contra accidentes, en los términos - que le fije la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

ARTICULO 22.-Ferrocarriles Nacionales de México quedará exceptuado de otorgar garantías que la Ley exija de las partes, tratándose de controversias, e igualmente será eximido de otorgar garantías para obtener la suspensión en el juicio de amparo y para asegurar , en su caso, el interés fiscal.

Asimismo, Ferrocarriles Nacionales de México llevará un registro especial de las responsabilidades contingentes sobre las cuales se le exige de otorgar garantías conforme al párrafo anterior. Las obligaciones que se deriven del contrato de trabajo, en esta materia, quedan vigentes.

ARTICULO 23.-Ferrocarriles Nacionales de México estará sujeto al pago de los impuestos federales, excepción hecha del Impuesto sobre la renta.

En el caso del Impuesto al Valor agregado deberá trasladarlo a los usuarios del servicio.

ARTICULO 24.-Se otorga a Ferrocarriles Nacionales de México la facultad de establecer agencias aduanales en los lugares en que ello resulte conveniente para el servicio,- con sujeción a todos los requisitos establecidos por las leyes respectivas.

T R A N S I T O R I O S:

ARTICULO PRIMERO:-Esta Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

ARTICULO SEGUNDO:-Se abroga la Ley Orgánica de Ferrocarriles Nacionales de México publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 30 de diciembre de 1948 y sus reformas, así como las demás disposiciones que se opongan a esta Ley. (2).

(2)Diario Oficial de la Federación. 14 de enero de 1965.
Págs. 46, 47, 48 y 49. Segunda Sección.

B) LA RECONSTRUCCION DE FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.

A principios de 1947 la Administración de Ferrocarriles Nacionales de México procedió por acuerdo del Presidente Lic. Miguel Alemán, a elaborar un programa de adiciones y mejoras para iniciar la completa rehabilitación del Sistema Ferroviario. El programa abarcó un período de cinco años, y fue conocido como el "Plan Alemán de Rehabilitación Ferroviaria" y sirvió de base para todos los trabajos que empezaron a desarrollarse.

Además de la ampliación de las rutas México-Veracruz, México-Acámbaro y México-Oaxaca, que fueron cambiadas al sistema de vía ancha, así como la inauguración de las líneas de Sonora-Baja California y el Sureste; la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México, se enfrentó con la necesidad de reconstruir las vías, reforzándolas con terraplenes y puentes, colocación de balasto y la sustitución de rieles y durmientes.

En 1948 se pusieron en servicio los Talleres Diesel, contruidos en San Luis Potosí, para la reparación y mantenimiento de las locomotoras Diesel que en ese año ya prestaban servicios en todo el Sistema Ferroviario Nacional.

Otro punto importante dentro del Plan Alemán, fue la construcción de las nuevas Terminales y Estaciones de Chihuahua, Jalapa, Guadalajara y Monterrey; la primera fue -

inaugurada en octubre de 1950. Se iniciaron los trabajos de construcción de la Terminal del Valle de México en Tlalnepantla Estado de México, también se inauguró la Terminal de Escobedo Gto., con gran ampliación de sus patios, bodegas y talleres para la reparación ligera de locomotoras.

Durante el período de Gobierno del Presidente Ruiz Cortines (1952-1958), se reanudaron los trabajos de reconstrucción y rehabilitación de las vías; se inició la construcción de campos deportivos para los trabajadores y se establecieron de acuerdo con el Sindicato las reglas para otorgar anualmente, Estímulos y Recompensas a los servidores del Sistema Ferroviario.

Uno de los principales trabajos concluidos, a principios de 1956 fue la rehabilitación del tramo entre Irapuato y Aguascalientes, con una extensión de 232 kms. En ese mismo año, el 26 de junio, se puso en servicio la Terminal del Valle de México. En 1957 se fundó el Instituto de Capacitación Ferrocarrilera, con la finalidad de preparar al personal técnicamente para una eficiente prestación de sus servicios.

El cinco de diciembre de 1957, el Presidente Ruiz Cortines puso en servicio diversas obras ferroviarias en San Luis Potosí, incluyendo los Talleres Diesel 2 y 3, el Centro Deportivo Ferroviario y la Escuela Diesel, construida dentro del área de los talleres.

Después de la inauguración de las obras en San Luis - Potosí, se ponen en servicio el Centro Deportivo Ferrocarrilero y un Hospital.

El 27 de enero de 1958, se pone en servicio la Terminal de Carga en la Ciudad de México (Pantaco), así como el Centro Deportivo Ferrocarrilero y las instalaciones del ex-Hospital Colonia.

En el período de Gobierno presidido por el Presidente Adolfo López Mateos (1958-1964), se puso en servicio la Estación Central de Buenavista el 8 de marzo de 1959.

El primero de agosto de 1959, se puso en servicio la Terminal de Carga en Nuevo Laredo, Tamaulipas; el 15 de agosto de ese mismo año, se estableció el servicio de autovías a San Luis Potosí, cancelado años después; el 23 de enero de 1960, se incorporó a los Ferrocarriles Nacionales de México, el Ferrocarril Mexicano; el catorce de marzo de 1960, el Presidente López Mateos puso en servicio la Estación de Pasajeros y la Estación de Carga en Monterrey; el 21 de agosto de ese mismo año, el Presidente inauguró la Estación de Pasajeros y de Carga, en Torreón Coah., lo mismo que un edificio para oficinas y nuevas bodegas; el día 21 de octubre de 1960, también se inauguró la Estación de Pasajeros en Ciudad Juárez, Chih., la Estación de Carga, - bodegas del Express, la casa redonda con talleres para la reparación de locomotoras, andenes y un Centro Deportivo -

para los trabajadores; en febrero de 1961, se puso en servicio en la Ciudad de México, la primera unidad móvil para la capacitación de los trabajadores; el cinco de abril de 1961, se clausuraron los Talleres de Nonoalco, para dar paso a las obras de construcción de la Unidad Habitacional - de Tlatelolco; el 24 de noviembre de ese mismo año, López Mateos inauguró el Ferrocarril Chihuahua al Pacífico, (ya mencionado con anterioridad); en julio de 1962, en Torreon Coah., se pone en servicio el Taller Diesel para la reparación y conservación de locomotoras, en Monterrey los Talleres, patios de carga, almacén de concentración y una unidad habitacional para los trabajadores, también se puso en servicio la Estación de Gómez Palacio, Durango; en diciembre de 1962 inició los servicios el Tren llamado " El Regiomontano" entre la Ciudad de México y Monterrey, N. L.; en marzo de 1962, se inició el servicio de pasajeros - directo entre la Capital de la República y Mérida, por último el once de junio de 1964, el Presidente López Mateos inauguro la Estación de Celaya, Gto.

En el sexenio presidido por el Lic. Gustavo Díaz O.- (1964-1970), se continuaron los trabajos de rehabilitación y modernización de los Ferrocarriles Nacionales de México, que se pueden resumir como sigue: En 1966, se pone en servicio la Estación de Zacatecas, y el 22 de enero de 1969, la de Irapuato, Gto.; el 10 de octubre de 1969 se pone en servicio la Estación de Saltillo, Coah., el 6 de diciembre de ese mismo año la Estación de Morelia, y la Estación de

Tierra Blanca, Ver., en 1970. Se iniciaron también trabajos de rectificación, acortamiento y modificación de varias líneas del Sistema. Se rehabilitaron 44 puentes y se modernizaron ocho talleres; el 6 de noviembre de ese mismo año se puso en servicio el tramo ferroviario con un extensión de 37 Kms., que conecta a Naco con Agua Prieta en el Estado de Sonora, comunicando en esta forma el Ferrocarril de Nacoari con el sistema férreo nacional. Se puso en servicio la desviación de Viborillas-Villa Reyes en la ruta a Nuevo Laredo, que acortó el recorrido en 75 Kms. Se adquirieron locomotoras diesel, góndolas, furgones, coches de pasajeros y coches dormitorios. A finales de 1970, opera el Edificio llamado Centro Administrativo de Ferrocarriles Nacionales de México, en la Ciudad de México.

En el periodo presidencial de 1970 a 1976, encabezado por el licenciado Luis Echeverría, se prosiguió con la rehabilitación de vías, reforzamiento de puentes, cambio de rieles en varias Divisiones, preferentemente en las troncales de mayor tráfico. Se rehabilitaron las estaciones de Toluca y Tacuba, D. F., se construyó la Estación de Córdoba, Ver., y la de Ciudad Hidalgo, Chis., se construyeron unidades habitacionales para los trabajadores así como la Guardería Infantil en Buenavista D. F. Se inició la instalación de la red de telecomunicaciones a base de microondas y radio, también se amplió y se perfeccionó la red de teléfonos. El 11 de octubre de 1973, realizó el último recorrido el tren de Cuautla, Mor., sobre vía angosta.

En los dos primeros años del sexenio se adquirieron 86 locomotoras, mismas que fueron insuficientes para una adecuada ampliación de la flota así como para suplir las unidades que ya habían llegado al término de su eficiencia. Hubo demora en los pedidos de refacciones lo que ocasionó la falta de abastecimiento a los talleres y el consecuente diferimiento de los trabajos de reparación, originándose así cada vez mayor el número de fallas de locomotoras. Lo anterior causó graves trastornos a la operación del sistema, dando por resultado que a partir de los primeros meses de 1973 se registrara un serio congestionamiento de carros en las principales líneas del Sistema Férreo y una gran saturación en los patios de carga, con la retención de carros pertenecientes a líneas ferrocarrileras norteamericanas y que inclusive como resultado de esa retención, los ferrocarriles americanos amenazaron con la prohibición de recibir embarques con destino a la República Mexicana. A partir de mayo de 1973, el Presidente Echeverría autorizó la adquisición emergente de locomotoras y se programó la compra de un mayor número de unidades.

Simultáneamente a la adquisición de locomotoras se decidió proceder a la compra de carros de carga en número suficiente para absorber el movimiento de flete como para abatir la permanencia de equipo de procedencia extranjera sobre las líneas del Sistema Férreo. Por lo que se adquirieron 13,781 unidades de carga, de distintos tipos, principalmente furgones y góndolas, elevándose la existencia de equipo a 31,283 unidades.

Se crearon la Subgerencia de Planeación y Organización, la de Telecomunicaciones, señales y Electricidad y la Subgerencia General. Y con el objeto de racionalizar la operación de los Ferrocarriles Nacionales, se realizaron estudios acerca de la utilidad de diferentes ramales, los cuales dieron como resultado, la supresión de los tramos Viesca-Encantada, el ramal Torreón-Parras-Saltillo, lo mismo que el ramal de Paso del Toro a Alvarado, el de Puente de Ixtla a Cuautlirco y el de Atencingo a Tlacualpalcán.

En el Diario Oficial de la Federación del 17 de enero de 1977, se publicó el primer acuerdo del Presidente José López Portillo sobre los Ferrocarriles, en el que se dispuso la fusión de las cinco empresas ferroviarias que existían en el país, Ferrocarriles Nacionales de México, Ferrocarril del Pacífico, Ferrocarriles Unidos del Sureste, Ferrocarril Chihuahua al Pacífico y Ferrocarril Sonora-Baja California en un solo organismo para unificar la operación administrativa y financiera. Dicho acuerdo dispuso que la dirección del nuevo organismo recaería en la persona que ocupe la Dirección General de Ferrocarriles Nacionales de México.

Entre las realizaciones importantes, en materia ferroviaria, durante el Gobierno presidido por el Lic. López Portillo, fue la iniciación del primer sistema de radio-enlace entre Jalapa y Veracruz, inaugurado el día treinta de abril de 1977.

El 19 de septiembre de 1978, se puso en servicio el libramiento ferroviario Jaltocan - Teotihuacan en la ruta México-Veracruz, con una extensión de 23 Kms. el cual evitó en gran parte el congestionamiento de carga en la Terminal del Valle de México.

El 17 de noviembre de 1979⁺ el Presidente José López Portillo puso en servicio la Línea Ferroviaria de Coronadro a Lazaro Cárdenas, en el Estado de Michoacán, con una extensión de 200 Kms., ésta línea se inicia en las cercanías de la Estación Nueva Italia, en la ruta de Uruapan a Apatzingán, siendo su recorrido casi constante al margen de los ríos Tepalcaltepec, Balsas y de la Presa el Infiernillo. Fué necesaria la construcción de 26 puentes y 39 túneles. El Puerto Lázaro Cárdenas en las costas del Océano Pacífico es el más cercano por Ferrocarril a la Capital de la República.

Se iniciaron los trabajos en la ruta del Ex-Ferrocarril Mexicano para abatir pendientes y rectificar curvas y así resolver los graves problemas de tránsito entre la Ciudad de México y Querétaro, se continuaron los trabajos para la ampliación de la ruta, con vía doble electrificada.

El 27 de septiembre de 1980, en los Talleres de Aguascalientes se iniciaron los trabajos para el armado de locomotoras Diesel, la primera (la No. 10001) iniciando sus

+ Ob. Cit. Breve Reseña Histórica... Pág. 57.

servicios treinta día después. Y el once de enero de 1980, se puso en servicio la Red de telecomunicaciones que enlaza a la Capital de la República con el sureste. Así también se iniciaron los trabajos para la construcción del enlace Guadalajara - Monterrey; y el 13 de diciembre de 1981 se inauguro la vía ancha en la ruta Mérida - Tiximin en la península de Yucatán.

El 29 de diciembre de 1981, a través de un convenio celebrado entre el Instituto Mexicano del Seguro Social, el Sindicato de Trabajadores de la República Mexicana y los Ferrocarriles Nacionales de México, los trabajadores ferroviarios quedan incorporados al regimen de seguridad social del Instituto.

Se instalaron sistemas de radio-comunicación móvil en los patios del Valle de México, Guadalajara, Monterrey, Jalapa y Veracruz, implantandose igualmente los sistemas para control de carros en las Terminales conocido como Compa (Control Mecanizado de Patios) y Control Automatico de Terminales (CAT).

Durante este sexenio también se adquirieron 270 locomotoras y 1759 unidades de carga, se pusieron en servicio coches para pasajeros de primera y segunda clase, construidos en Canada; así como la construcción de unidades habitacionales para los trabajadores y nuevas vías férreas en la ampliación de patios y escapes.

Al igual que en los anteriores períodos, el licenciado Miguel de la Madrid H. preside que a partir del 1ro. de diciembre de 1982, el Gobierno dispone la continuación de los trabajos de rehabilitación y modernización del Sistema Ferroviario Nacional.

El Plan Nacional de Desarrollo, como acción de estrategia, el Lic. Miguel de la Madrid H. expresó la decisión de impulsar a los Ferrocarriles dentro del Sistema Integral de Transporte, y el 7 de noviembre de 1983, se dió a conocer el Programa de Modernización del Sistema Ferroviario Nacional⁺.

El 27 de noviembre de 1984, el Congreso de la Unión aprobó la nueva Ley Orgánica de Ferrocarriles Nacionales de México, misma que substituyó la expedida en diciembre de 1948. Ley que se publicó en el Diario Oficial de 14 de enero de 1985, (detallada en el inciso anterior).

El dos de junio de 1986, se puso en servicio la nueva doble vía con una extensión de 245 Kms. entre México y Queretaro, iniciando su operación el tren: "El Constituciona--lista" integrado por coches de primera especial, coches - comedores y observatorio y se inician los trabajos para la electrificación de ésta línea planeada hasta Irapuato Gto. y luego a Guadalajara Jal.

+ Diario Oficial de 7 de noviembre de 1986. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Págs. 9, 10 y 11.

Para lograr el objetivo anterior, se hizo necesaria - la construcción de 140 puentes y pasos a desnivel que en conjunto suman 10,149 metros; el tendido de la vía con un riel de 115 libras y soldado continuo le da las características de vía elástica. Entre los puentes construidos resalta el denominado "San Juan" con una altura de 72 metros y 274 de largo, lo mismo que el "Tula" con una longitud de 1,961 metros que junto con los viaductos de Tula I y Tula II, fueron construidos para librar la zona arqueológica de la región del mismo nombre en el Estado de Hidalgo. También fue necesaria la perforación de 3,425 metros de túneles, con el propósito de eliminar curvas y pendientes para dar mayor velocidad al recorrido de los trenes.

El 23 de julio de 1986, el Presidente Miguel de la Madrid H. puso en servicio simbólicamente, en la Estación de Buenavista, el tren turístico "Expreso Cañon del Cobre" que cubre la ruta Chihuahua - Los Mochis - Chihuahua sobre la línea del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico.

En el Diario Oficial de la Federación, se publicó el 7 de noviembre de 1986, el Decreto del Presidente Miguel de la Madrid que dispone que la única empresa que prestara en lo sucesivo servicios ferroviarios, será Ferrocarriles Nacionales de México, disponiendo la liquidación e incorporación de las Empresas Ferroviarias del Pacífico, Chihuahua al Pacífico, Sonora-Baja California y Servicio de Coches dormitorio y Conexos. (inciso I) del Cap. II).

C) APOYO PRESIDENCIAL A FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.

La principal característica de la actividad ferroviaria en los años recientes ha sido el decidido apoyo que la Administración del Presidente Miguel de la Madrid, así como la actual, han otorgado al Sistema Ferroviario Nacional, y que no solamente se ha demostrado con la concurrencia personal a los actos más significativos del gremio de la Empresa sino que se ha reflejado en disposiciones concretas, tales como la finalidad de hacer realidad la aspiración de hace varias décadas: La Modernización de los Ferrocarriles Nacionales de México.

Este apoyo ha podido aprovecharse mejor gracias a otra circunstancia muy importante y altamente positiva, colo es el entendimiento cabal entre los dirigentes de la Empresa y los líderes del Sindicato de los Trabajadores Ferrocarriles de la República Mexicana, entendimiento definitivamente orientado a fortalecer y mejorar la operación de un medio de transporte tan importante que, por sus pecultares características, resulta ser uno de los pilares en el campo de la transportación más indispensable para un mejor desarrollo del país.

Tal es el caso que el día 18 de junio de 1986, la sesión extraordinaria del Consejo de Administración del Sistema Ferroviario Nacional se realizó por primera vez a bordo de un tren. El Presidente Miguel de la Madrid encabezó-

el acto, celebrado en "El Constitucionalista" en el cual se trazaron dentro de su programa de dirección, las metas y objetivos que deben de lograrse y que se encuentran en su realización (3).

Con posterioridad de esta simbólica sesión, dijo el Director de la Empresa de los Nacionales, Lic. Andrés Caso que fue la concreción de un pensamiento y el llamado a una acción. El Presidente indicó entonces, con claridad y precisión, que además de los programas a corto plazo era imperativo que conjuntamente con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la Dirección General de los Ferrocarriles analizara lo que a mediano y largo plazo esperaba del Sistema Ferroviario, de tan vital importancia para el continuo desarrollo del país.

Es importante subrayar también la gran participación que ha desempeñado la mencionada Secretaría y que ha tomado como propia la problemática de los Ferrocarriles. En este aspecto, puede mencionarse que por primera vez en dicha dependencia ha emprendido con celeridad la construcción y rehabilitación de vías férreas, cosa que en el pasado se había quedado solamente a merced de los recursos.

(3) Ferrocarriles Nacionales de México. Los Ferrocarriles - de México 1837 - 1987. Pag. 206. Mexico 1987. Primera - Edición.

En este aspecto cabe resaltar desde luego el amplio - respaldo presidencial en materia de presupuesto, ya que el asignado a los ferrocarriles tuvo para 1987 un notorio incremento en valor real, pues pasó de 465 millones a 1.4- billones.

La reestructuración tarifaria está prevista para que sin perder la competitividad frente a otros medios, como el autotransporte, asegure cuotas preferenciales para el movimiento de productos básicos y de exportación y asegure la rentabilidad de la operación. Y ello colocará al Sistema Ferroviario Nacional en una situación para rescatar el papel prioritario que ha tenido en el desarrollo de la nación.

D) PROPOSITOS BASICOS PARA EL DESARROLLO DE LOS
FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.

Dentro del esquema de organización, como lo fue el de la terminación de las concesiones para explotar el transporte público ferroviario de las empresas ferroviarias Ferrocarril del Pacífico, Ferrocarril Chihuahua al Pacífico, Ferrocarril Sonora-Baja California, así como la empresa de Servicio de Coches Dormitorio y Conexos, de acuerdo al Decreto del 7 de noviembre de 1986, las acciones concretas - también abarcan los siguientes rubros:

a) Rehabilitación de vías, puentes y alcantarillas.

En este aspecto, y para el buen funcionamiento del servicio, es donde mejor se advierte el vigoroso apoyo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en estrecha coordinación con la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México.

El programa inmediato contempló mejorar sustancialmente, en los próximos años tres mil kilómetros de vía principal cada año y reforzar cerca de dos mil quinientos puentes y alcantarillas de baja capacidad o provisionales.

La participación de la S. C. T. abarcará la rehabilitación de seis mil kilómetros de vía con riel nuevo y alrededor de 650 puentes y alcantarillas cada año.

Por su parte, la Administración de los Ferrocarriles-rehabilitará cada año 700 kilómetros de vía con riel nuevo y mejorará anualmente 300 kilómetros con riel de recobro y se ocupará del restablecimiento de los 1,200 puentes restantes y así alcanzar las metas establecidas.

La intervención de la cabeza del sector (comunicaciones) en la rehabilitación de vías pone de manifiesto la necesidad de establecer prioridades en la terminación de las nuevas obras de infraestructura a cargo de la Secretaría.- Interesa primordialmente a los Ferrocarriles la electrificación del nuevo trazo del ex-Ferrocarril Mexicano, entre Los Reyes, Puebla y Paso del Macho, Ver.

b) Rehabilitación de equipo.

Este ha sido uno de los más serios problemas a los que han hecho frente las últimas Administraciones. El coeficiente de disponibilidad de fuerza tractiva disminuyó - drásticamente, al pasar de 78.2% en 1982 a 69.1% en 1986. El número de fallas de locomotoras en camino también se elevó de 846 mensuales en promedio durante 1982 a 1,183 durante 1985.

En enero de 1986 había 458 locomotoras en Talleres. Y de ellas, el 42% tenía más de seis meses, el 30% más de un año, el 19% más de dos años, el 10% más de tres años y el 6% restante más de cuatro años fuera del servicio. El par-

que de las locomotoras internadas había rebasado mucho la capacidad de los Talleres, especialmente la de los de San Luis Potosí.

Ante esta situación, se imponen soluciones urgentes y en junio de 1986⁺ mediante un convenio celebrado con el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana y el Consejo de Administración de los FF. CC. - Nacionales de México, se decidió enviar a reconstruir fuera de las instalaciones ferroviarias, las locomotoras que no pudieran ser reparadas. Al mismo tiempo se decidió reorganizar dichos talleres, especializando a cada uno, el de San Luis Potosí, dedicado a la reconstrucción de locomotoras y otros trabajos de importancia.

Por lo que respecta a los carros de carga, dentro de la flota de 42,500 unidades que tenía en mayo de 1986, un 12% se encontraba fuera de servicio, por lo que se decide trabajar intensamente en la reparación para reducir el porcentaje a un mínimo de 5%.

En cuanto a los coches de pasajeros, de las 582 unidades se contaba solo con el 72% en servicio. Esta cifra es dramática debido a que dos terceras partes de la flota tiene más de 30 años y un 20% pasa de los 50 años. Para remediar esta situación fué celebrado un convenio con la Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril para

+ Ob. Cit. Los Ferrocarriles de México 1837-1987. Pág. 218.

desarrollar un programa especial de rehabilitación de unidades de pasajeros.

c) Adquisición de equipo.

Por las dificultades financieras, la adquisición de nuevos equipos ha tenido que ser objeto de una rigurosa - jerarquización. De cualquier manera, un acuerdo con la - Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril se asegura la compra del mínimo indispensable para la operación. Asimismo, se dispone de un crédito autorizado por el Banco Mundial de 150 millones de dólares, para la adquisición de rieles, refacciones de locomotoras, maquinaria de vía así como partes de carros, además con el apoyo de los proveedores de equipo tractivo, se consideran algunas posibilidades de préstamo por parte del Eximbank⁺.

Debe tomarse en cuenta que las operaciones ya contradas y las que se estudian, la Dirección General de los Ferrocarriles Nacionales de México, en consulta permanente con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público así como - la de Programación y Presupuesto, procura obtener condiciones más óptimas, que no comprometan la situación financiera del Sistema a nivel nacional.

d) Modernización de métodos.

Dentro del Plan general de rescate dispuesto por el

+ Ob. Cit. Breve Reseña Histórica.... Pág. 64.

Presidente Miguel de la Madrid H., es punto sobresaliente el concepto de que la modernización no se refiere simplemente a los aspectos físicos sino también a los procedimientos. De esta manera, -por ejemplo- se procede a la modificación de las telecomunicaciones, la señalización y la electrificación, así como reformas para actualizar métodos administrativos, para mejorar la comunicación interna y para la superación de los recursos humanos.

En este aspecto, se ha introducido el manejo de la mercadotecnia, y se han reorganizado las finanzas, implantando nuevos sistemas de control y registro, así como el suministro de materiales.

En terminos generales, se puede decir que se está procurando dar cumplimiento al Programa de Modernización de los Ferrocarriles Nacionales de México, en relación con otros medios de transporte, fundamentalmente con el auto-transporte y la aviación civil, los cuales sin duda se han desarrollado a un ritmo mucho más acelerado.

e) Capacitación.

Todo el esfuerzo del Sistema Ferroviario Nacional para recuperar su posición como medio de transporte en el desarrollo nacional no podría llevarse adelante sin la capacitación de los trabajadores. En tal virtud, se esta desarrollando un programa permanente de capacitación.

De esta manera se han definido como programas fundamentales: la capacitación para el ingreso, el ascenso y la promoción de los trabajadores, cursos de capacitación continuos y de actualización, capacitación por nivel ocupacional, capacitación especializada para los mandos medios y superiores, y que inclusive ya se cuenta con un convenio celebrado con el Instituto Nacional de Administración Pública, para la capacitación del personal administrativo y ejecutivo de la empresa. De igual manera se ha iniciado un programa con la finalidad de elevar las técnicas didácticas de los instructores.

También se cuenta con el ofrecimiento de algunas compañías ferroviarias norteamericanas para entrenar en sus instalaciones, sin erogación alguna para ellas, al personal técnico y profesionistas mexicanos en lo que respecta a la reparación de locomotoras, carros y coches.

Asimismo, se han firmado convenios con la Universidad Nacional Autónoma de México, para que esta brinde capacitación a nivel profesionista, estando pendientes otros convenios con las Universidades de San Luis Potosí, Aguascalientes, Monterrey y Guadalajara, y a través de un programa de becas se permita una capacitación a nivel profesionista del personal se incorpore a la dinámica del Sistema Ferroviario.

E) FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO Y SU SINDICATO DE
TRABAJADORES FERROCARRILEROS DE LA REPUBLICA MEXICANA.

Dentro de la lucha que libraban los trabajadores ferrocarrileros, que no solamente comprendía demandas de carácter económico, sino de profundo contenido nacional como lo era la Mexicantización del Personal que prestaba sus servicios a los Ferrocarriles Nacionales de México, creados mediante Decreto de 26 de diciembre de 1906, y que se inicia precisamente el 17 de julio de 1909, cuando los Despachadores norteamericanos declaran la huelga, exigiendo la supresión de los "Coptadores de Despachadores" ocupados en ese entonces por un grupo de trabajadores mexicanos, mismos que al estallar la huelga ocuparon los puestos de Despachadores.

Mucho tiempo después de iniciada la lucha por la reivindicación de los derechos laborales, con la Unión Mexicana de Mecánicos y Similares fundada en Puebla desde 1900, por resolución del IV Congreso Ferrocarrilero tomada en la asamblea del 13 de enero de 1933, la cual fue constituida por 256 delegados, determinaron disolver las diecisiete agrupaciones gremiales que representaban a los trabajadores ferrocarrileros del país: la Unión de Auditores de Trenes; Sociedad Mutualista de Despachadores y Telegrafistas; Orden de Máquinistas, Fogoneros y Similares de Locomotoras; Sindicato de Trenistas Ferrocarrileros de la República Mexicana; Unión Internacional de Caldereros y Ayudantes; Asoc

ciación Nacional de Moldeadores y Ayudantes; Unión de Carpinteros y Similares; Unión Internacional de Forjadores y Ayudantes; Unión de Conductores de Express; Unión de Empleados de Vigilancia; Unión de Pintores Mexicana; Unión de Albañiles y Ayudantes Auxiliares; Unión Internacional de Cobreros, Hojalateros y Ayudantes; Unión de Cargadores de Express y Transportes; Sociedad Ferrocarrilera Departamento de Vía y Anexos; Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos y la mencionada en un principio. (4)

Justamente dos años después (primero de enero de 1931) cuando fue promulgada la Ley Federal del Trabajo, reglamentaria del Artículo 123 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el primero de febrero de 1933, por resolución del IV Congreso Ferrocarrilero tomada de la asamblea del 13 de enero de ese mismo año, se constituye el Sindicato Ferrocarrilero, único de la industria ferroviaria, siendo este el primero en el Continente Americano, el cual nació con 35 mil trabajadores.

En el Acta Constitutiva del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana fueron declarados los principios que a continuación se detallan:

(4) Acta Constitutiva del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana. 13 de enero de 1933. Secretaría del Trabajo y Previsión Social. Dependencia: Dirección de Registro de Asociaciones y Organismos Coops. - Subdirección de Reg. de Asocs. Exp. 10/609-12.

PRIMERO: Los Sindicatos Gremiales que hasta el presente tuvieron bajo su control a los trabajadores de las diversas especialidades de la industria ferrocarrilera, justificaron su existencia y cumplieron su misión histórica, porque el movimiento obrero nacional inició su unificación y adquirió su fortaleza mediante estas entidades primarias, significando su creación un paso trascendental hacia el logro de la cohesión del proletariado. Sin embargo, la experiencia derivada de la acción de estos organismos, demuestra que el eslabonamiento de las fuerzas gremiales bajo el sistema federal, no responde ya a las necesidades sindicales del momento y no satisface, en consecuencia, las justas aspiraciones de los trabajadores.

SEGUNDO: Por estrecha que haya sido la relación que existiera entre los distintos Sindicatos que integraron la Confederación de Transportes y Comunicaciones, esta no pudo eliminar la división fundamental de los gremios. Los intereses de grupo surgían a cada paso impidiendo la indispensable acción de conjunto, y ello se explica, pues la existencia de sectores de una misma rama con patrimonio propio, con contratos exclusivos y con aspiraciones dispersas, implicó una natural y explicable separación ideológica entre las organizaciones.

TERCERO: Ahora bien, tomando en cuenta esa situación y más que todo sus funestos resultados, consideramos que ha llegado el momento de emprender una reorganización sin-

dical definitiva del elemento ferrocarrilero, rompiendo pa-
ra siempre los viejos moldes a fin de estar en aptitud de
construir una sola organización poderosa y eficaz que, sus-
tentando una doctrina propia e indivisible, idénticas ten-
dencias y análogas aspiraciones, logre la cohesión y la
fuerza necesaria, tanto para estar en condiciones de ejer-
citar mejor sus derechos como para obtener el respeto más
absoluto a sus postulados y conquistas. De acuerdo con la
corriente que guía a las masas obreras, el elemento ferro-
carrilero de la República Mexicana juzga que el proletaria-
do, dentro del más puro concepto de clase, no puede ni de-
be crear o admitir diferencias ni jerarquías que, sobre -
que pugnen con la realidad de la condición de explotados -
en que todos los trabajadores se encuentran, debilita con-
siderablemente la uniformidad del propósito de la organiza-
ción sindical contemporánea, que tiende a conseguir por me-
dio de la lucha de clases, el mejoramiento material y mo-
ral. En tal virtud, la organización que en esta fecha se
constituye, queda facultada para celebrar pactos de solida-
ridad o convenios de relaciones sociales, por lo menos, -
con todas las Agrupaciones Obreras de la República y, den-
tro de su aspiración suprema, extender el radio de esta
acción unificadora fuera de los límites de nuestro terri-
torio, sin más taxativas, en uno y otro casos, que los or-
ganismos con quienes se establezcan los nexos aludidos, no
tengan filiación o tendencias de carácter político o reli-
gioso.

CUARTO: La nueva organización ferrocarrilera procurará nuevas fuentes de trabajo con la constitución de Cooperativas de Producción, Distribución, Agrícolas y de Consumo; establecerá para sus asociados seguros de vida, de invalidez y de cesantía; resolverá el problema de la educación de los hijos de los trabajadores creando el seguro de educación; estimulará el hábito del ahorro fomentando el establecimiento de cajas de ese género y, sobre todo esto que constituye la garantía más eficaz para el trabajador - en su vida privada, se encargará de la celebración de la contratación colectiva de trabajo, con la inflexible finalidad de obtener en lo futuro, el contrato de industria, - obligatorio tanto para las grandes como para las pequeñas industrias ferroviarias. Mientras esto último se realice, - los contratos colectivos, patrimonio de los Sindicatos gremiales, pasan a formar parte del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, a cuyo efecto se gestionará ante las empresas el cambio del titular antiguo por el de la nueva personalidad que con esta fecha se crea.

Vale la pena señalar que el mejor reconocimiento que se puede brindar a los Constituyentes del Sindicato Ferrocarrilero, fue su generosidad, visión y plena conciencia - de la necesidad de constituir un Sindicato único, para así romper con las viejas agrupaciones gremiales y lograr con ello la fuerza, obtener el respeto, garantizar los derechos, alcanzar nuevas metas y conquistas que nunca se hu-

bieran obtenido, desde luego con los principios y bases sustentados ideológicamente en la Constitución Política de 1917, que es el resumen de los impulsos históricos de nacionalidad: desde la reforma de 1857 y la revolución e independencia de 1910.

Al constituirse el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, las ex-organizaciones Gremiales pioneras del nacimiento del Sindicato, quedaron distribuidas en cinco ramas de trabajo: Alambres, Talleres, Oficinas, Transportes y la de Vías, mismas que en la actualidad conforman el actual Contrato Colectivo de Trabajo y desde luego regula las relaciones laborales en el desarrollo de los Ferrocarriles Nacionales de México.

Es de estimarse como antecedente histórico, que el hecho de constituirse el Sindicato Ferrocarrilero, con sus esquemas ayudó básicamente a la formación de otros sindicatos nacionales de la industria como el de petroleros, mineros y telefonistas, aplicando dichos esquemas de gobierno sindical, con sus modalidades en cada caso a sus respectivos organismos.

Por último, se puede decir en breve, que el Sindicato Ferrocarrilero ha dejado precedentes en la historia de los movimientos sindicales, en la lucha por nuevas conquistas laborales y su proclamación así como el respeto a los derechos laborales, entre los movimientos más importantes

fue el organizado por Jesús Díaz de León, con un grupo de trenistas en 1948. Durante el Gobierno de Avila Camacho el Sindicato Ferrocarrilero se caracterizó por su independencia y combatividad frente al poder público. Cuando la mayoría de las organizaciones renunciaban al derecho de huelga y aceptaban pasivamente que los costos de la industrialización recayeran sobre las mayorías de los trabajadores; el Sindicato Ferrocarrilero junto con el de los mineros y petroleros asumió una posición diferente.

Desde 1942, el S.T.F.R.M. se distinguió por llevar a cabo enérgicas acciones a favor de sus agremiados, al encabezar el descontento de cientos de miles de trabajadores y alentar sus movilizaciones en la conquista de los derechos laborales.

Al sustentarse las diferencias de opiniones en la lucha por la hegemonía en el movimiento obrero, que ya se sostenía desde años atrás, las direcciones sindicales hicieron crisis en 1947, días antes de la celebración del IV Congreso Cetemista, cuando el Sindicato Ferrocarrilero abandonó la central y convocó a la clase trabajadora para formar una nueva organización sindical: La Central Unica de Trabajadores (C.U.T.), las organizaciones que inicialmente la integraron fueron: Sindicato Ferrocarrilero, Sindicato Telefonista, Sindicato de Trabajadores de Productos de Maíz y el Sindicato de Trabajadores de Aguas Gaseosas entre otros.

El Sindicato Ferrocarrilero, organizó desde la C.U.T. y a través de ella, grandes manifestaciones populares contra el alza de los precios y costo de la vida, así como en contra del Plan Clayton, (proyecto norteamericano que pretendía abatir las barreras arancelarias en todo América - Latina).

Asimismo, a mediados de 1948, El Sindicato Ferrocarrilero impulsó una gran e intensa campaña de masas contra la devaluación del peso, igualmente lanzó la iniciativa para convocar a un nuevo congreso constituyente con la finalidad de lograr una nueva central obrera, los días 3 y 5 de diciembre de 1948. (5)

Después de cuatro años el control del Estado sobre los dirigentes sindicales del S.T.F.R.M., se había logrado en forma paulatina.

A medida que pasaba el tiempo, el sindicato ferrocarrilero perdía fuerza y el Ejecutivo General se estancaba en el procedimiento de las peticiones de los trabajadores principalmente en las demandas de los trenistas y patieros, por lo que crecía el descontento y se hacía más fuerte la unión de los afectados.

(5) Mario Gil. Los Ferrocarrileros. Editorial: Extemporáneos. México 1971. Pág. 146.

Sin tomar en cuenta las protestas de los trabajadores durante 1954 y 1955, los dirigentes sindicales emanados desde 1948, empezaron a declinar en su fuerza política y hasta cierto grado prosiguieron la práctica de subordinar los intereses de los trabajadores ferrocarrileros a la voluntad del Estado y la empresa.

En enero de 1957, al revisarse el Contrato Colectivo de Trabajo entre la empresa y los trabajadores, el cual había de regir a partir del día primero de febrero de 1957 al 31 de enero de 1959, cuando el Ejecutivo General del Sindicato Ferrocarrilero abandonó la práctica de pedir aumento general de los salarios, el descontento de los trabajadores se agudizó dando origen a la creación de una insurgencia a finales de 1957.

Tras de una serie de movilizaciones, asambleas, manifestaciones y peticiones durante ocho meses (de noviembre de 1957 al 20 de agosto de 1958), así como la consecución de serios paros escalonados hasta el general, terminaron por transformar la vida del Sindicato, logrando la autonomía de la clase trabajadora y el reconocimiento de un nuevo Comité Ejecutivo Nacional y Comités Ejecutivos Locales, dentro de las 29 secciones, encabezado por Demetrio Vallejo. (6)

(6) Max Ortega. Estado y Movimiento Ferrocarrilero. Editorial: Ediciones Quinto Sol. Abril de 1988. Pág. 77.

Poco tiempo después, a partir del 28 de marzo de 1959, el Estado se dedicó a crear poco a poco y con mucho cuidado, las condiciones necesarias para recuperar el control del Sindicato Ferrocarrilero, y la fuerza política finalmente logro imponerse a los trabajadores ferrocarrileros y a la clase obrera en general cuyos efectos aún persisten.-
(7)

(7) Naz Ortega. Ob. Cit.

CAPITULO CUARTO

NORMAS

QUE

REGULAN

LAS

RELACIONES

LABORALES

DE LOS

TRABAJADORES

FERROCARRILEROS

Durante mucho tiempo el Contrato de Trabajo estuvo considerado dentro de los conceptos contractuales del Derecho Civil, como un simple Contrato de Arrendamiento, pues de la misma forma en que una persona alquilaba una casa a cambio de una renta, otro sujeto podía arrendar los servicios de un trabajador a cambio de un salario.

El tratadista alemán en Derecho Laboral, Philippe Lotmar, logró desvincular al Contrato de Trabajo del Contrato de Arrendamiento, argumentando que en el Contrato de Arrendamiento había que devolver la cosa arrendada y que en el Contrato de Trabajo no era posible, a su término, restituir al trabajador la energía y esfuerzos utilizados.

Con tal razonamiento, el Contrato de Trabajo logro independizarse del Contrato de Arrendamiento, pero solo momentáneamente, ya que el civilista Carnelutti, arguyó que si bien era cierto que el Contrato de Trabajo no podía equipararse al Contrato de Arrendamiento, también lo era, que el Contrato de Trabajo se equiparaba a los contratos de Compra-venta, ya que si era factible comprar una cosa a cambio de un dinero, también era posible comprar la energía de un trabajador, a cambio de un salario.

Los juristas objetaron que la energía humana, no podía quedar sujeta a las reglas del Contrato de Compra-venta, por no ser tangible y que por otra parte resultaba in-

digno e incompatible con la naturaleza de la persona, el considerar que ésta pudiera ser equiparada a un objeto, - que se pudiera comprar o vender en el mercado.

Ante tal situación, Carnelutti replicó que el hecho - de que la energía humana no fuera tangible, no implicaba - que no fuera susceptible de contratarse, ya que lo mismo - sucedía con la energía eléctrica, que sin duda alguna se encontraba sujeta a las estipulaciones contractuales de la compra-venta, y ante tales razonamientos, el Contrato de Trabajo volvió, por mucho tiempo, a quedar en el ámbito - del Derecho Civil, asimilado al Contrato de Compra-venta.

Dichos contratos ya no se pueden asimilar, ello en - virtud de que son completamente diferentes, ya que el Contrato de Compra-venta es instantáneo, pues al momento de perfeccionarse, o sea, cuando se paga el precio pactado y se entrega la cosa comprada, las partes contratantes se desligan para siempre.

En cambio, el Contrato de Trabajo es de tracto sucesivo, es decir, se va cumpliendo a medida que transcurre el tiempo, día a día en el futuro y que al perfeccionarse, - las partes quedan vinculadas y obligadas a cumplirlo.

Finalmente, el Contrato de Trabajo logró desligarse - del Derecho Civil y en su forma más elemental se consideró que inclusive podría ser de naturaleza verbal.

En nuestra legislación laboral, a partir de 1970, el contrato verbal desapareció, evolucionando a contrato escrito.

En la actualidad, los contratos individuales de trabajo tienden a evolucionar a contratos colectivos y éstos, a su vez, a los contratos Ley.

A) EL CONTRATO COLECTIVO DE TRABAJO FERROCARRILERO.

En todo contrato, se requiere de un acuerdo de voluntades para que tenga validez y una vez que ha sido perfeccionado ante las autoridades laborales, obliga a las partes contratantes a su más estricto cumplimiento y a aceptar todas las consecuencias que se deriven de él, tomando en cuenta los principios de la buena fe y de la equidad, es decir, atendiendo a la máxima romana: Pacta sunt servanda "los contratos se hicieron para cumplirse".

El acuerdo de voluntades, desde luego debe estar libre de todo vicio del consentimiento, como lo es, el error el dolo y la violencia, y que en todo caso el contrato estaría afectado de una nulidad relativa o de una nulidad absoluta, dependiendo de la gravedad, como lo es en el Derecho Civil.

La nulidad absoluta, produce efectos provisionales - que se destruyen retroactivamente cuando ésta ha sido declarada; puede ser invocada por cualquier persona y no es confirmable ni prescriptible.

La nulidad relativa solo puede ser invocada por los propios interesados, y produce sólo efectos provisionales y es susceptible de confirmación y de prescripción.

Si en el Derecho Civil, el principio inmutable de la autonomía de la voluntad ha sido considerado como supremo, en el Derecho Laboral casi carece de vigencia en virtud de la desigualdad jurídica en que se puedan encontrar las partes al celebrar un contrato, y de conformidad con el aforismo de que "entre el fuerte y el débil la libertad oprime y la Ley liberta". En efecto, si en el Derecho Laboral se dejara a la libre voluntad de las partes el establecimiento espontáneo de las condiciones de trabajo, el patrón tendría la tendencia de abusar del trabajador. Por ello la relación con el Derecho Civil, el Derecho del Trabajo es un Derecho de excepción, un Derecho protector entre patrones y trabajadores, a fin de establecer un equilibrio con los factores de producción (1).

El artículo 33 de la Ley Federal del Trabajo establece en el primer párrafo que "es nula la renuncia que los trabajadores hagan de los salarios devengados, de la indemnización y demás prestaciones que deriven de los servicios prestados, cualquiera que sea la forma o denominación que se les dé".

Por lo tanto, la voluntad y la capacidad negociadora de los trabajadores en materia contractual, se sustituyen por principios generales no renunciables, impuestos por el

(1) Baltasar Cavazos Flores. Causales de Despido. Edit. Trillas. Segunda reimpresión. Méx., junio-1986. Pág. 16.

legislador, que deben reyrir sobre cualquier acuerdo en materia laboral.

Podemos decir que el Contrato de Trabajo se distingue de cualquier otro contrato en general, por el elemento de subordinación, que consiste en la facultad de mandar y en el derecho a ser obedecido.

En realidad, la facultad de mandar y el derecho a ser obedecido tiene dos limitaciones:

- a) La facultad de mandar debe referirse única y exclusivamente al trabajo estipulado; y
- b) El mandato sólo opera en horas de trabajo, es decir, durante la jornada pactada.

El artículo 20 de la Ley Federal del Trabajo define al Contrato de Trabajo, cualquiera que sea su forma o denominación, como aquel en virtud del cual una persona se obliga a prestar a otra un trabajo personal subordinado, - mediante el pago de un salario. Asimismo, se refiere a la relación de trabajo, cualquiera que sea el acto que le dé origen, la prestación de un trabajo personal subordinado a una persona, mediante el pago de un salario.

El primer Contrato Colectivo de Trabajo celebrado entre los Ferrocarriles y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, surge tres años des-

pués de haberse constituido. Los primeros siete capítulos entrarán en vigor a partir del primero de septiembre de 1936 (2). (antes de la nacionalización de Ferrocarriles).

- I. Reconocimiento y personalidad de las partes.
- II. Clasificaciones y definiciones.
- III. Ingresos y reingresos.
- IV. Puestos de confianza.
- V. Pases y franquicias.
- VI. Vacaciones.
- VII. Descansos semanarios.

A partir del primero de abril de 1937, entran en vigencia doce capítulos más: del VIII al XIX:

- VIII. Investigaciones, disciplinas, destituciones y cláusula de exclusión.
- IX. Derechos de escalafón.
- X. Escalafones.
- XI. Representación del Sindicato.
- XII. Ascensos, vacantes y boletines.
- XIII. Permisos.
- XIV. Hoteles y restaurantes.
- XV. Deduciones.
- XVI. Talleres, oficinas, habitaciones y terrenos.
- XVII. Permutas.
- XVIII. Creaciones, supresiones y reajustes.
- XIX. Comité de vigilancia de hospitales.

(2) Contrato Colectivo de Trabajo, celebrado entre los Ferrocarriles Nacionales de México, S. A. y Líneas Administradas y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana. México, 1936. Pág. 3.

Los últimos doce capítulos que integraron el Contrato Colectivo de trabajo entraron en vigor a partir del día primero de octubre de 1937, poco tiempo después de la Nacionalización de los Ferrocarriles.

XX. Días festivos.

XXI. Jornadas de trabajo y tiempo extraordinario.

XXII. Salarios y pagos.

XXIII. Obligaciones y responsabilidades.

XXIV. Educación.

XXV. Servicio médico y hospitales.

XXVI. Riesgos profesionales e indemnizaciones.

XXVII. Exámenes médicos.

XXVIII. Adiciones y mejoras.

XXIX. Construcción de nuevas líneas.

XXX. Prevenciones generales diversas.

Con lo anterior, el Sindicato Ferrocarrilero, dejó en la historia del movimiento obrero, el precedente de las conquistas laborales, como lo establecido en las cláusulas 82, 83, así como la guía disciplinaria entre otras, del primer Contrato Colectivo de Trabajo, (actualmente cláusulas 79 y 106).

CAPITULO VIII. Investigaciones, disciplinas, destituciones y cláusula de exclusión: Considerando que el trabajo ferrocarrilero tiene todas las características de una profesión, las destituciones y disciplinas aplicadas a los

trabajadores por las faltas que cometan, al mismo tiempo - que buscan su corrección, tienen un carácter educativo que se reflejará en un positivo mejoramiento del servicio. Y - se convino en reglamentar dicho Capitulo así (3).

CLAUSULA 82. Los trabajadores amparados por este Contrato, sólo podrán ser destituidos del servicio por las causas que se enumeran en los incisos de esta cláusula, con - intervención del Sindicato, en los términos de la cláusula- 98.

I. A petición del Comité Ejecutivo General del Sindicato, cuando renuncien, sean expulsados o deserten en los términos del Estatuto. En este caso, se acompañarán los documentos que justifiquen que se siguieron los trámites que señala el propio Estatuto. La Empresa no tiene facultad para estimar las pruebas, calificar el procedimiento, ni objetar las resoluciones y, en consecuencia, al ejecutar las peticiones del Sindicato no incurrirá aquella en ninguna responsabilidad.

II. Por tener acumuladas en su hoja de servicios 91 - (noventa y una) marcas demeritorias efectivas.

III. Por todo acto de robo o fraude.

IV. Por riña, al que la provoque o al que hiera ale-

Ob. Cit.
(3) Contrato Colectivo de Trabajo.... 1936. Pág. 67 y sig.

vosamente, estando o no en servicio el provocador o el agresor.

V. Por cometer actos inmorales en los talleres, oficinas o cualquier otro lugar de trabajo de la Empresa, que constituyan delitos contra la moral pública, de acuerdo con el Código Penal del Distrito Federal.

VI. Por abandono de empleo, entendiéndose por tal, la falta de asistencia al trabajo por más de 6 (seis) jornadas consecutivas, sin previo permiso debidamente solicitado y concedido o sin causa plenamente justificada.

VII. Por el uso consuetudinario de bebidas embriagantes o drogas enervantes.

VIII. Por ineptitud debidamente comprobada, dentro de los primeros 30 (treinta) días para los trabajadores de nuevo ingreso en cualquier departamento.

IX. Por insubordinación debidamente comprobada, entendiéndose por tal, la desobediencia sin causa justificada a los mandatos de la Empresa, relacionados exclusivamente con el trabajo contratado y cuando no haya maltrato de hecho o de palabra por parte del superior.

X. Por negligencia, descuido o imprudencia debidamente comprobada, con que intencionalmente proceda el traba-

jador y que cause perjuicios graves a las propiedades de la Empresa o en las personas de los trabajadores.

XI. Por negociar con los pases o franquicias proporcionados por la Empresa. El uso indebido de pases y franquicias cuando no implique negocio, se disciplinará en la forma prevista en la Guía Disciplinaria.

XII. Por negarse el trabajador de manera manifiesta, frecuentemente y en forma injustificada, a adoptar las medidas preventivas o a seguir los procedimientos establecidos o indicados por los Comités de Seguridad, o en su caso, por los Jefes respectivos, para evitar accidentes o enfermedades profesionales, siempre que la Empresa les proporcione los medios preventivos necesarios.

XIII. Por ausencia del servicio durante 5 (cinco) años o más, por parte del trabajador, motivada por prisión resultante de sentencia ejecutoriada. Estos trabajadores podrán recuperar sus derechos de escalafón que tenían antes de la prisión, o bien reingresar como nuevos o quedar definitivamente separados del servicio, según acuerdo a que se llegue entre la Empresa y el Sindicato.

XIV. Por traficar en talleres, oficinas o lugares de trabajo con bebidas embriagantes o drogas heroicas .

XV. Por simular enfermedad no profesional, para aco-

jerse a los beneficios de la cláusula 390.

XVI. Por cualquiera otras causas que por sí solas justifiquen la destitución del servicio a juicio de las Comisiones Mixtas Disciplinarias, siempre que no estén previstas ya en la Guía Disciplinaria que figura en este Cap.

XVII. Por otras faltas propias de cada especialidad y que por sí solas ameriten destitución.

CLAUSULA 83. Todas las destituciones serán reconsideradas a petición del Sindicato, tomando en cuenta los antecedentes, antigüedad y buenos servicios de los trabajadores, para fijar la fecha en que cause efecto la reconsideración, ajustándose, según el caso lo amerite, a los lineamientos establecidos en la Guía Disciplinaria que figura en este Contrato excepto en los siguientes:

I. En el caso del inciso I de la cláusula 82, bastará la solicitud del Sindicato para que se efectúe la reconsideración en la forma que éste la solicite, siempre que la referida solicitud se presente a la Empresa dentro de los 2 (dos) años siguientes a la fecha en que se llevó a cabo la destitución.

II. En el caso del inciso IV de la cláusula 82, las destituciones en contra de los trabajadores, que al herir alevosamente a otro trabajador, le causen la muerte, no

serán reconsideradas, salvo acuerdo entre las partes.

III. En el caso del inciso V de la cláusula 82, las destituciones por repetición de actos inmorales graves, - dentro del servicio, no serán reconsideradas.

IV. En el caso del inciso XIV de la cláusula 82, las destituciones por reincidencia de los traficantes de bebidas embriagantes y drogas heroicas, no serán reconsideradas.

V. Las destituciones previstas en los incisos III y XI de la cláusula 82, sólo serán reconsideradas previo acuerdo entre las partes y cuando existan atenuantes que favorezcan ampliamente al trabajador.

VI. En el caso del inciso I de la cláusula 82, cuando los trabajadores reincidan y no se llegue a un acuerdo entre la Empresa y el Sindicato para que reingresen al servicio, se reconsiderarán definitivamente destituidos.

GUIA DISCIPLINARIA: (4).

I. En el caso del inciso I serán reinstalados siempre que así lo solicite el Sindicato, dentro de un plazo que no excederá de 2 (dos) años, a partir de la fecha de la destitución, bastando para ello la solicitud del Comité Ejecutivo General del propio Sindicato.

II. En el caso del inciso II serán reinstalados a los 75 (setenta y cinco) días, a contar de la fecha de la destitución, quedando su hoja de servicios limpia; si sufren una segunda destitución dentro de los 2 (dos) años siguientes a partir de la primera, se les reinstalará a los 150 (ciento cincuenta) días después de la fecha de la destitución, quedando su hoja de servicios limpia, y cuando por tercera vez sean destituidos dentro de los 4 (cuatro) años siguientes contados de la fecha de la primera destitución, se les reinstalará con su hoja de servicios limpia a los 300 (trecientos) días de la fecha de la última destitución.

III. En el caso del inciso III, las destituciones sólo podrán ser reconsideradas previo acuerdo entre las partes y cuando existan atenuantes que favorezcan ampliamente al trabajador, según se estipula en la cláusula 83, conceptuándose como atenuante, por ejemplo, que el trabajador al ser destituido, tenga una hoja de servicios buena y que la haya conservado así durante los 3 (tres) años inmediatos anteriores a su destitución. También se tomarán en cuenta los antecedentes personales del trabajador, para determinar si con el tiempo que ha estado destituido, debe considerarse suficientemente castigado. En ningún caso se reconsiderarán las destituciones antes de 180 (ciento ochenta) días a partir de la fecha de la destitución.

IV. En relación con el inciso IV serán reinstalados a

los 45 (cuarenta y cinco) días de haber sido destituidos, si tienen hoja de servicios buena, si la tienen mediana, a los 60 (sesenta) días y a los 75 (setenta y cinco) si la tienen mala. A menos que haya acuerdo entre las partes, no serán reinstalados ni podrán reingresar al servicio, si al provocar la riña o herir alevosamente, como consecuencia, causaron la muerte de algún trabajador.

V. En el caso del inciso V serán reinstalados, no antes de 60 (sesenta) días ni después de 120 (ciento veinte) contados de la fecha de la destitución, según sea la gravedad y naturaleza de la falta. Las destituciones por repeticiones de actos inmorales, de carácter grave, no serán reconsideradas.

VI. En el caso del inciso VI, sólo podrán reingresar al servicio en su categoría, pero no antes de 180 (ciento ochenta) días ni después de un año de la destitución. Transcurrido este plazo sujetarán a las condiciones establecidas para los casos de reingreso.

VII. En relación con el inciso VII serán reinstalados en un plazo no menor de 180 (ciento ochenta) días, ni mayor de un año, de la fecha de su destitución, siempre que comprueben previamente a satisfacción de las partes, haberse corregido. Los trabajadores que no se corrijan dentro del año señalado, quedan definitivamente destituidos. Los que reincidan dentro de los siguientes 5 (cinco) años a -

partir de la fecha de la primera destitución, quedarán destituidos definitivamente.

VIII. En el caso del inciso VIII se les dará una nueva opción de 6 (seis) meses y a solicitud del Sindicato, - siempre que hubiere oportunidad o se presente vacante.

IX. En el caso del inciso IX se les reinstalará a los 45 (cuarenta y cinco) días después de la fecha de la destitución, si tienen hoja de servicios buena; a los 60 (sesenta) si es mediana y a los 75 (setenta y cinco) si es mala. A los reincidentes dentro de un año después de la - destitución, se les aplicará doble castigo. Una segunda - reincidencia dentro de los 3 (tres) años, a partir de la primera destitución, será castigada con 60 (sesenta) días fuera de servicio y pérdida total de derechos de escalafón, debiendo reingresar en su categoría.

X. En el caso del inciso X, sólo podrán reingresar en su categoría a los 180 (ciento ochenta) días de la fecha de su destitución y si reinciden dentro de los 365 (trescientos sesenta y cinco) días siguientes a la fecha en que volvieron al servicio, reingresarán después de 180 días - (ciento ochenta) días de la segunda destitución, pero sin exceder de un año, previo acuerdo entre la Empresa y el Sindicato.

XI. En el caso del inciso XI, las destituciones sólo

podrán ser reconsideradas previo acuerdo entre las partes y cuando existan atenuantes que favorezcan ampliamente al trabajador, según se estipula en la cláusula 83, conceptuándose como atenuante, por ejemplo, que el trabajador, - al ser destituido, tenga una hoja de servicios buena, y - que la haya conservado así durante los 3 (tres) años inmediatos anteriores a su destitución. También se tomarán en cuenta los antecedentes personales del trabajador para determinar si con el tiempo que haya estado destituido, debe considerarse suficientemente castigado. En ningún caso se reconsiderarán las destituciones antes de 180 (ciento ochenta) días a partir de la fecha de la destitución.

Cuando el uso indebido de pases o franquicias no entraña fraude o negocio, queda a juicio de las Comisiones Mixtas Disciplinarias, aplicar el castigo que corresponda, tomando en consideración en cada caso las circunstancias que hayan concurrido así como los antecedentes del trabajador.

XIII. En el caso del inciso XIII, se les reinstalará a los 30 (treinta) días de su destitución, si su hoja de servicios es buena, a los 60 (sesenta) si es mediana y a los 90 (noventa) si es mala. Cuando reincidan, serán reinstalados a los 60 (sesenta) días de la última destitución, si su hoja de servicios es buena, a los 90 (noventa) si es mediana y a los 120 (ciento veinte) si es mala. Si reinciden por segunda vez, sólo reingresarán en su categoría después

de 90 (noventa) días de la última destitución.

XIII. En relación con el inciso XIII deberán tomarse en cuenta por la Empresa y el Sindicato los antecedentes del trabajador, así como su antigüedad para llegar a una conclusión justa.

XIV. En el caso del inciso XIV, serán reinstalados a los 180 (ciento ochenta) días de su destitución, si ésta - obedeció al tráfico de bebidas embriagantes y hasta un año después de la fecha de su destitución, si fué motivada por traficar con drogas enervantes. Los reincidentes quedarán definitivamente fuera de servicio.

XV. En el caso del inciso XV, sólo será reconsiderada en un plazo no menor de 30 (treinta) días ni mayor de 180 (ciento ochenta) de haber causado efecto la destitución. - Si hay reincidencia no será reconsiderada la falta sino - hasta después de haber transcurrido doble número de días de aquel que se fijó para la primera destitución.

XVI. Las Comisiones Mixtas Disciplinarias, al juzgar las faltas a que se refiere el inciso XVI y que por sí solas ameriten destitución a juicio de las mismas Comisiones tomarán en cuenta lo estipulado en las cláusulas 83 y 102 y además las compararán con aquellos casos semejantes, pre vistos en la Guía Disciplinaria, para aplicar una discipli na justa.

XVII. Por otras faltas propias de cada especialidad y que por sí solas ameriten destitución.

El Contrato Colectivo de Trabajo de los Ferrocarriles se ha estado modificando y en la actualidad esta integrado por siete partes: Las Prevenciones Generales y seis ramas: Alambres, Oficinas, Fuerza Motriz Equipo y Arrastre, Trenes, Vía y Conexos y Coches-Dormitorio y Conexos, mismas que de acuerdo a su índice contienen los siguiente (5).

"" Prevenciones Generales ""

- I. Personalidad, Reconocimiento de las Partes y Campo de Aplicación.
- II. Clasificaciones y Definiciones.
- III. Ingresos y Reingresos.
- IV. Puestos de Confianza.
 - I. Consejo de Administración.
 - II. Dirección General.
 - III. Subdirección General de Operación.
 - IV. Subdirección General de Fuerza Motriz y Equipo de Arrastre.
 - V. Subdirección General de Vía y Telecomunicaciones.
 - VI. Subdirección General de Tráfico.
 - VII. Subdirección General de Finanzas.
 - VIII. Subdirección General de Personal y Servicios Generales.
 - IX. Subdirección General de Recursos Materiales.

(5) Contrato Colectivo de Trabajo, celebrado entre los Ferrocarriles Nacionales de México y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana. México, 1990. Índices.

- I. Subdirección General de Planeación y Sistemas.*
- XI. Contraloría Interna.*
- V. Pases y Franquicias.*
- VI. Vacaciones.*
- VII. Días de Descanso.*
- VIII. Investigaciones, Disciplinas, Despidos y Cláusula de Exclusión.*
- IX. Derechos de Escalafón*
- X. Escalafones.*
- XI. Representación del Sindicato.*
- XII. Ascensos, Vacantes y Boletines.*
- XIII. Permisos.*
- XIV. Hoteles y Restaurantes.*
- XV. Deducciones.*
- XVI. Talleres, Oficinas, Habitaciones.*
- XVII. Permutas.*
- XVIII. Creaciones, Supresiones y Reajustes.*
- XX. Comité de Vigilancia de Servicios Médicos.*
- XX. Jornada de Trabajo y Tiempo Extraordinario.*
- XXI. Salarios y Pagos.*
- XXII. Obligaciones y Responsabilidades.*
- XXIII. Educación.*
- XXIV. Servicio Médico.*
- XXV. Riesgos Profesionales e Indemnizaciones.*
- XXVI. Exámenes Médicos.*
- XXVII. Adiciones y Mejoras.*
- XXVIII. Construcción de nuevas Líneas.*
- XXIX. Jubilaciones.*

XXX. Previsiones Diversas.

Transitorios.

" Rama de Alambres "

Previsiones particulares para Despachadores de Trenes: Clasificaciones y Definiciones. Ingresos. Ascensos. Pases y Franquicias. Derechos. Escalafones. Vacantes Definitivas y Temporales. Permisos. Habitaciones y Terrenos. Disciplinas. Supresiones y Reajustes. Descansos Reglamentarios. Jornada de Trabajo y Tiempo Extraordinario. Salarios y Pagos. Obligaciones y Responsabilidades. Riesgos y Enfermedades Profesionales. Previsiones Diversas. Instrucción. Transitorios.

Previsiones particulares para Jefes de Estación:

Generalidades. Definiciones. Ingresos y Reingresos. Ascensos. Agua, Luz, Combustible y Hielo. Habitaciones. Escalafones. Boletines, Vacantes e Interinatos. Reducciones. Horas Reglamentarias de Servicio. Horas Extraordinarias su asignación y como deben pagarse. Descansos a Jefe de Estación Viajero. Descansos Semanarios y Días Festivos. Pagos. Pases y Franquicias. Correcciones. Fianzas. Desfalcos. Permisos. Permutas. Derechos. Enfermedades Profesionales. Previsiones Varias. Departamento de Express. Responsabilidades. Previsiones del Departamento de Express. Transitorios.

Previsiones particulares de la especialidad de Telegrafistas: Puestos y Categorías. Definiciones. Ingresos y Rein-

gresos. Requisitos para obtener vacantes e interinatos. Vacantes. Interinato. Derechos. Escalafones. Permisos Sumando Derechos. Permisos sin Sumar Derechos. Permisos. Fusiones y Reducciones. Atendiendo Citas de Autoridades. Vacaciones. Disciplinas. Pases y Franquicias. Descanso Semanal. Relevadores. Días Festivos. Pagos. Jornada de Trabajo y Tiempo Extraordinario. Habitaciones y Oficinas. Ascensos. Capacitación. Prevenciones Varias. Transitorios.

Prevenciones particulares de la especialidad de Celadores-Electricistas, Electricistas y Similares: Fundamento y Objeto. Puestos y Títulos. Definiciones. Ingresos y Ascensos. Derechos y Escalafones. Vacantes, Boletines y Asignaciones. Aplicación de Derechos. Salarios y Pagos. Jornada de Trabajo. Obligaciones Especiales y Compensaciones. Transitorios.

"" Rama de Oficinas ""

Prevenciones particulares de Auditores de Trenes: Generalidades. Definiciones. Ingresos. Obligaciones y Responsabilidades. Ascensos, Vacantes y Boletines. Jornada de Trabajo y Tiempo Extraordinario. Salarios, Pagos y Tabulador de Corridas. Personal Extra. Derechos de Escalafón. Escalafones. Cambios Económicos. Descansos. Permisos. Creaciones. Responsabilidades. Transitorios. Tabulador de Corridas Asignadas a los Auditores de Trenes.

Previsiones particulares de la especialidad de Conductores de Express y Ayudantes: Clasificaciones y Definiciones. Ingresos y Reingresos. Pases y Franquicias. Vacaciones. Descansos. Derechos de Escalafón. Escalafones. Ascensos, Vacantes y Boletines. Permutas. Creaciones, Supresiones y Reajustes. Salarios y Pagos. Obligaciones y Responsabilidades. Transitorios.

Previsiones particulares para trabajadores de Coches Especiales y Conexos: Generales, y Transitorios.

Previsiones particulares de Oficinistas y Similares: Definiciones y Clasificaciones. Ingresos y Reingresos, Vacaciones. Derechos y Escalafones. Vacantes y Boletines. Creaciones y Supresiones. Jornada Reglamentaria y Tiempo Extraordinario. Pagos. Permisos. Disposiciones Generales.- Trabajadores Extras o Reducidos. Pagadores y Ayudantes. Departamento de Express. Transitorios.

Previsiones particulares de la especialidad de Carretilleros-Estibadores de Transportes, Express y Similares: Generalidades. Clasificaciones y Definiciones. Ingresos y Reingresos. Vacaciones. Descansos Semanarios, Relevoadores y Extras. Derechos de Escalafón. Escalafones. Ascensos, Vacantes y Boletines. Deducciones. Permutas. Creaciones, Supresiones y Reajustes. Jornada de Trabajo y Tiempo Extraordinario. Salarios y Pagos. Obligaciones y Responsabilidades. Personal en Servicio en las Agencias Aduana-

les. Prevenciones Varias. Transitorios.

Prevenciones particulares de empleados de Vigilancia y Conexos: Generalidades. Clasificaciones y Definiciones. Ingresos. Pases y Franquicias. Vacaciones. Descansos Semanarios, Relevadores y Extras. Derechos de Escalafón. Escalafones. Ascensos, Vacantes y Boletines. Permisos. Casetas, Habitaciones y Baños. Permutas. Creaciones, Supresiones y Reajustes. Días Festivos. Jornada de Trabajo y Tiempo Extraordinario. Salarios y Pagos. Obligaciones y Responsabilidades. Prevenciones Generales Diversas. Transitorios.

"" Rama de Fuerza Motriz y Equipo de Arrastre ""

Prevenciones comunes para las especialidades de Fuerza Motriz y Equipo de Arrastre: Prevenciones Comunes. Definiciones y Clasificaciones. Jurisdicciones. Jornadas de Trabajo y Descansos. Salarios y Pagos. Del Tiempo en Camino. Relevadores. Escalafones, Boletines, Vacantes y Ascensos. - prevenciones Varias. Educación. Transitorios.

Prevenciones particulares para la especialidad de Albañiles Ayudantes y Auxiliares: Definiciones. Derechos de Escalafón. Ascensos, Vacantes y Boletines. Transitorios.

Prevenciones particulares para la especialidad de Caldereros y Ayudantes: Definiciones y Clasificaciones Generales. Definiciones y Categorías. Orden Ascendente. Transitorios.

Previsiones particulares para la especialidad de Carpinteros y Ayudantes: Definiciones. Derechos, Escalafones y Ascensos, Boletines y Vacantes. Transitorios.

Previsiones particulares para la especialidad de Cobreros-Hojalateros y Ayudantes: Definiciones. Transitorios.

Previsiones particulares para la especialidad de Forjadores, Laminadores y Ayudantes: Definiciones.

Previsiones particulares para la especialidad de Laminadores y Ayudantes: Salarios y Pagos. Transitorios.

Previsiones particulares para la especialidad de Mecánicos y Ayudantes: Definiciones. Derechos de Escalafón, y Transitorios.

Previsiones particulares para la especialidad de Moldeadores, Fundidores y Ayudantes: Definiciones y Transitorios.

Previsiones particulares para la especialidad de Modelistas y Ayudantes: Definiciones y Transitorios.

Previsiones particulares para la especialidad de Pintores y Ayudantes: Definiciones. Reglamentación Especial para el manejo de los Aparatos Atomizadores y Molinos de Pintura. Transitorios.

*Previsiones particulares para la especialidad de Tru-
queros y Ayudantes: Definiciones y Transitorios.*

*Previsiones particulares para la especialidad de Sol-
dadores-Cortadores y Ayudantes: Definiciones. Transitorios.*

"" Rama de Trenes ""

*Previsiones particulares para las especialidades de
Trenistas de Camino (Conductores, Máquinistas, Garroteros,
Ayudantes de Máquinistas de Camino y Proveedores de Locomo-
toras); Definiciones. Ascensos y Derechos. Límites Territo-
riales. Vacantes y Boletines. Llamadas. Turnos de Salida.
Pagos. Vacaciones. Clasificación de Servicios. Permisos y
Descansos. Obligaciones Especiales. Instrucción. Permutas.
Previsiones Diversas. Proveedores de Locomotoras. Transi-
torios. Bases de Pago para Trenistas de Camino. Transi-
torios.*

*Previsiones particulares de la especialidad de Tre-
nistas Patieros y Similares: Definiciones. Límites territo-
riales. Ingresos. Derechos. Escalafones. Vacantes. Ascen-
sos. Llamadas. Turnos de Salida. Relevos de Tripulaciones.
Permisos. Permutas. Límites de Patio. Intercambios. Descan-
sos. Asignaciones. Supresiones. Descansos y Reducción de
Personal. Pagos. Máquinas de Patio Equipadas. Alimentos y
Hielo. Viajando "DH". Becas. Obligaciones y Responsabi-
lidades. Previsiones Diversas. Transitorios.*

Previsiones particulares de Similares de Tripulantes de Locomotoras: Definiciones. De los Grupos. Ascensos. Derechos de Antigüedad y Escalafón. Vacantes y Boletines. Obligaciones de las Partes. Jornada de Trabajo y Tiempo Extraordinario. Tiempo en Camino. Salarios y Pagos. Permisos y Vacaciones. Reducciones y Descensos. Permutas. Educación. Servicio Médico, Hospitales, Riesgos Profesionales e Indemnizaciones. Investigaciones, Disciplinas y Despidos. Fustones. Transitorios.

"" Rama de Vía y Conexos ""

Previsiones particulares de Vía y Conexos: Definiciones. Jurisdicción y Residencia. Ingresos y Reingresos. Derechos. Escalafones. Ascensos, Vacantes y Boletines. Permutas. Vacaciones. Creaciones y Supresiones. Remociones y Movimientos. Investigaciones, Disciplinas y Despidos. Obligaciones y Responsabilidades. Jornada Reglamentaria, Tiempo Extraordinario, Días Festivos y Descansos. Relevadores. Utiles y Herramientas. Personal. Régimen Interior. Salarios y Pagos. Demarcación de Zonas que rigen para la Especialidad de Vía y Conexos. Permisos. Gastos. Talleres, Oficinas, Habitaciones y Terrenos. Instrucción. Enfermedades y Riesgos Profesionales. Transitorios.

"" Rama de Coches-Dormitorio y Conexos ""

Previsiones comunes de la rama de Coches-Dormitorio y

Conexos: Clasificaciones y Definiciones. Ingresos y Reingresos. Puestos de Confianza. Obligaciones y Responsabilidades. Jornada de Trabajo y Tiempo Extraordinario. Descanso Semanario y Días Festivos. Derechos. Escalafones. Ascensos, Vacantes y Boletines. Permisos y Vacaciones. Fondo de Ahorro, Aguinaldo, Renta y Demás Prestaciones. Pases y Franquicias. Destituciones y Disciplinas. Estímulos, Recompensas e Incentivos. Creaciones, Supresiones y Reajustes. Servicio Médico. Riesgos Profesionales e Indemnizaciones. Salarios y Pagos. Deducciones. Jubilaciones. Permutas. Becas. Capacitación para el Ascenso y Capacitación Continua en el Trabajo y Medidas de Seguridad e Higiene. Prevenciones Generales Diversas. Cláusulas Transitorias.

Prevenciones particulares de la especialidad de Conductores de Coches-Dormitorio y Similares: Clasificaciones y Definiciones. Ingresos y Reingresos. Jornada de Trabajo, Descanso y Tiempo Extraordinario. Derechos. Escalafones. Ascensos, Vacantes y Boletines. Permisos y Vacaciones. Creaciones, Supresiones y Reajustes. Salarios, Pagos e Incentivos. Permutas. Manejo de Conductores Extras. Supervisión e Inspección. Prevenciones Diversas.

Prevenciones particulares de la especialidad de Cocineros, Porteros, Porteros a Cargo Dormitorio, Porteros a Cargo de Primera Númeroada, Meseros a Cargo, Meseros, Cantineros, Ayudantes de Cocineros y Similares. Incluyendo Instructores: Clasificaciones y Definiciones. Ingresos y Reingresos.

*gresos. Obligaciones y Responsabilidades. Jornada de Trabajo, Descanso y Tiempo Extraordinario. Derechos. Escalafones. Ascensos, Vacantes y Boletines. Manejo de Trabajadores Ex-
tras. Creaciones, Supresiones y Reajustes. Capacitación para el Ascenso o Capacitación Continua en el Trabajo. Permisos y Vacaciones. Salarios, Pagos e Incentivos. Permutas. -
Previsiones Diversas.*

Previsiones particulares de la especialidad de Aseadores, Cabos, Choferes, Mozos de Almacén, Cabos de Aseadores, Repartidores de Ropa, Equipadores de Carros y Similares: Clasificaciones y Definiciones. Ingresos y Reingresos. Categorías, Salarios y Niveles. Obligaciones y Responsabilidades. Jornada de Trabajo, Descansos y Tiempo Extraordinario. Derechos. Escalafones. Ascensos, Vacantes y Boletines. Permisos y Vacaciones. Creaciones, Supresiones y Reajustes. Salarios, Pagos e Incentivos. Permutas. Previsiones Diversas. Transitorios.

Previsiones particulares de las especialidades de Reparadores S. E. C. A. F., Reparadores de Carros, Pintores, Tapiceros, Carpinteros, Cabos y Similares, Incluyendo a Mayordomos: Clasificaciones y Definiciones. Ingresos y Reingresos. Categorías, Salarios y Niveles. Obligaciones y Responsabilidades. Jornada de Trabajo, Descanso y Tiempo Extraordinario. Derechos. Escalafones. Ascensos, Vacantes y Boletines. Permisos y Vacaciones. Creaciones, Supresiones y Reajustes. Capacitación para el Ascenso o Capacitación Con-

tínua en el Trabajo. Salarios, Pagos e Incentivos. Permutas. Y Prevenciones Diversas.

Por último, contiene las prevenciones particulares para la especialidad de Oficinistas y Similares de la rama de Coches-Dormitorio y Conexos: Clasificaciones y Definiciones. Ingresos y Retngresos. Salarios y Puestos. Obligaciones y Responsabilidades. Jornada de Trabajo, Descansos, Días Festivos y Tiempo Extraordinario. Derechos. Escalafones. Ascensos. Descensos, Vacantes y Boletines. Permisos y Vacaciones. Investigaciones, Disciplinas y Destituciones. Creaciones, Supresiones y Reajustes. Capacitación para el Ascenso y Capacitación Continua en el Trabajo. Salarios, Pagos e Incentivos. Permutas. Y las Prevenciones Diversas.

B) LAS CAUSALES DE RESCISIÓN EN MATERIA FERROCARRILERA.

De hecho, la relación laboral nace precisamente hasta el momento en que se presta el servicio; y en cuanto a su duración puede ser por tiempo indefinido, por tiempo fijo y por obra determinada.

Sin embargo el artículo 39 de la Ley Laboral vigente, establece que si se celebra un contrato por tiempo fijo o por tiempo determinado y subsisten las condiciones que le dieron origen, la relación laboral quedará prorrogada por todo el tiempo que perduren dichas condiciones.

La relación laboral es sinalagmática, ya que supone - derechos y obligaciones recíprocas; es a título oneroso, - pues la retribución convenida, llamada salario, forma parte de su esencia; es conmutativa pues las partes conocen - de antemano todas sus obligaciones y derechos y es tracto sucesivo, en virtud de que se da para el futuro y sus efectos no terminan en el acto mismo de su celebración. (6)

En cuanto a la suspensión de los efectos de las relaciones de trabajo, el artículo 42 del ordenamiento laboral establece que son causas de suspensión temporal de las obligaciones de prestar el servicio y pagar el salario, sin responsabilidad para el trabajador y el patrón (7).

(6) Baltasar Cavazos Flores. Ob. Cit. Pág. 23.

(7) Ley Federal del Trabajo, vigente. Págs. 49 y 50.

- I. La enfermedad contagiosa del trabajador;
- II. La incapacidad temporal ocasionada por un accidente o enfermedad que no constituya un riesgo de trabajo;
- III. La prisión preventiva del trabajador seguida de -
sentencia absolutoria. Si el trabajador obró en de-
fensa de la persona o de los intereses del patrón,
tendrá éste la obligación de pagar los salarios -
que hubiese dejado de percibir aquél;
- IV. El arresto del trabajador;
- V. El cumplimiento de los servicios y el desempeño de
los cargos mencionados en el artículo 5o. de la -
Constitución, y el de las obligaciones consignadas
en el artículo 31, fracción III de la misma Consti-
tución;
- VI. La designación de los trabajadores como represen-
tantes ante los organismos estatales, Juntas de -
Conciliación, Conciliación y Arbitraje, Comisiones
Nacional y Regionales de los Salarios Mínimos, Co-
misión Nacional para la Participación de los Tra-
bajadores en las Utilidades de las Empresas y o-
tros semejantes; y

VII. La falta de los documentos que exijan las leyes y reglamentos, necesarios para la prestación del servicio, cuando sea imputable al trabajador.

El artículo 53 de la Ley de la materia, establece que son causas de terminación de las relaciones de trabajo:

- I. El mutuo consentimiento de las partes;
- II. La muerte del trabajador;
- III. La terminación de la obra o vencimiento del término o inversión del capital, de conformidad con los artículos 36, 37 y 38;

ARTICULO 36. El señalamiento de una obra determinada puede únicamente estipularse cuando lo exija su naturaleza.

ARTICULO 37. El señalamiento de un tiempo determinado puede únicamente estipularse en los casos siguientes:

- I. Cuando lo exija la naturaleza del trabajo que se va a prestar;
- II. Cuando tenga por objeto substituir temporalmente a otro trabajador; y
- III. En los demás casos previstos por esta Ley.

ARTICULO 38 (8). Las relaciones de trabajo para la explotación de minas que carezcan de minerales costeables o para la restauración de minas abandonadas o paralizadas, - pueden ser por tiempo u obra determinado o para la inversión de capital determinado.

IV. La incapacidad física o mental o inhabilidad manifiesta del trabajador, que haga imposible la prestación - del trabajo; y

V. Los casos a que se refiere el artículo 434.

ARTICULO 434 (9). Son causas de terminación de las - relaciones de trabajo:

I. La fuerza mayor o el caso fortuito no imputable al - patrón, o a su incapacidad física o mental o su muerte, que produzca como consecuencia necesaria, inmediata y directa, la terminación de los trabajos;

II. La incosteabilidad notoria y manifiesta de la explotación;

III. El otorgamiento de la materia objeto de una industria extractiva ; y

IV. Los casos del artículo 38; y

(8) Ley Federal del Trabajo. México, 1990, Pág. 38.

(9) Idem. Págs. 241 y 242.

V. El concurso o la quiebra legalmente declarada, si la autoridad competente o los acreedores resuelven el cierre definitivo de la empresa o la reducción definitiva de sus trabajos.

Las causales de rescisión establecidas en la cláusula 79 del Contrato Colectivo de Ferrocarriles Nacionales de México, son una forma de terminación de las relaciones laborales y en consecuencia de la rescisión de los contratos en forma individual.

CLAUSULA 79 (10). Los trabajadores amparados por este contrato sólo podran ser despedidos del servicio por las causas que se enumeran en esta Cláusula:

I. A petición del Comité Ejecutivo Nacional del Sindicato, cuando renuncien, sean expulsados o deserten en los términos del Estatuto y la Ley, en este caso se acompañarán los documentos que justifiquen que se siguieron los trámites que señala el propio Estatuto, tales como los citatorios, las actas de investigación, el dictamen condenatorio y las actas de las Secciones donde consten los resultados de la votación individual en cada una de ellas. La Empresa no tiene facultad para estimar las pruebas, calificar el procedimiento, no objetar las resoluciones y en consecuencia, al ejecutar las peticiones del Sindicato no in-

(10) Contrato Colectivo de Trabajo celebrado entre Ferrocarriles Nacionales de México y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la Republica Mexicana. Septiembre de 1990. Méx. Págs. 177, 178, 179 y 180.

currirá ella en ninguna responsabilidad;

II. Por tener acumuladas en su hoja de servicios más de 105 (ciento cinco) marcas demeritorias efectivas;

III. Por incurrir el trabajador durante sus labores en faltas de probidad u honradez; y por estas faltas fuera del servicio, si son contra el patrón o personal administrativo o directivo de la Empresa y de tal manera graves que hagan imposible el cumplimiento del Contrato de Trabajo;

IV. Por riña en el centro de trabajo al que la provoque, entendiéndose por riña la contienda de obra y no de palabra. Al que agrede a otro trabajador que esté en servicio, se encuentre o no en servicio el agresor;

V. Por cometer el trabajador actos inmorales graves en Talleres, Oficinas o cualquier otro lugar de trabajo de la Empresa, debidamente comprobados;

VI. Por abandono de empleo, entendiéndose por tal la falta de asistencia al trabajo por más de 6 (seis) jornadas consecutivas, sin permiso previamente concedido o sin causa plenamente justificada;

VII. Por presentarse el trabajador a tomar su servicio, o encontrarse en éste, en estado de embriaguez o bajo

la influencia de un narcótico o droga enervante. Por el uso consuetudinario de bebidas embriagantes o drogas enervantes debidamente comprobado;

VIII. Por ineptitud debidamente comprobada dentro de los primeros 30 (treinta) días para los trabajadores de nuevo ingreso en cualquier Departamento.

IX. Por insubordinación debidamente comprobada, entendiéndose por tal, la desobediencia sin causa justificada a los mandatos de la Empresa, relacionados exclusivamente con el trabajo contratado y cuando no haya maltrato de hecho o de palabra por parte del superior;

X. Por ocasionar el trabajador en servicio, en forma intencional, perjuicios materiales a la Empresa o a la integridad física de alguna persona, siempre que, en este último caso implique responsabilidad para la Empresa; igualmente por ocasionar perjuicios graves debido a negligencia, imprudencia o descuido que no tengan justificación, siempre que alguna de éstas sea la causa única del perjuicio. Ambos casos deberán ser debidamente comprobados. En los casos no intencionales sólo se sancionarán con marcas de demérito cuando se trate de simples deterioros de escasa importancia;

XI. Por obtener por medio de engaños, no por error, cualquier pase o franquicia, o bien usarlo indebidamente o negociarlo;

XII. Por ausencia del servicio durante más de 5 (cinco) años, motivada por prisión resultante de sentencia con denatoria firme;

XIII. Por traficar en talleres, Oficinas o lugares de trabajo con bebidas embriagantes o drogas enervantes.

XIV. Por abandonar o suspender injustificadamente sus labores dentro de su jornada o viaje;

XV. Por dedicarse a prestar dinero con interés a los trabajadores de la Empresa o dar facilidades para rescatar los préstamos;

XVI. El trabajador que por sí o por interpósita persona, solicite, pida, insinúe o en cualquier forma reciba dinero de cualquier otra dádiva, por hacer o dejar de hacer algo que de acuerdo con su trabajo esté obligado a ejecutar, o el que de manera espontánea dé u ofrezca dinero o cualquier otra dádiva a los trabajadores que de acuerdo con sus funciones esté obligado a ejecutarlas.

XVII. Por negarse el trabajador de manera manifiesta-frecuentemente y en forma injustificada, a adoptar las medidas preventivas o a observar los procedimientos establecidos o indicados por los Comités de Seguridad previstos en las Cláusulas 364 y 365 de este Contrato, o en su caso por los Jefes respectivos, para evitar accidentes o enfer-

mediades profesionales, siempre que la Empresa les proporcione los medios preventivos necesarios:

XVIII. Por incurrir el trabajador, durante sus labores, en actos de violencia o injurias en contra de los Oficiales de la Empresa o de sus familiares, salvo que medie provocación o que se obre en defensa propia; los actos antes mencionados deberán ser debidamente comprobados;

XIX. Por causas análogas a las establecidas en las fracciones anteriores, de igual manera graves y de consecuencias semejantes en lo que al trabajo se refiera. En estos casos deberá precisarse la analogía, la gravedad y la semejanza con alguna de las causas establecidas en esta Cláusula:

La Empresa deberá efectuar las investigaciones necesarias para determinar si existe o no responsabilidad del trabajador para así disciplinarlo, desde luego debiendo seguir el procedimiento establecido en la Cláusula 93 del Contrato Colectivo de Trabajo.

CLAUSULA 93. Para determinar si existe o no responsabilidad de los trabajadores a quienes presuntivamente se atribuyen amisiones en el servicio o la comisión de faltas que ameriten disciplina, despido o responsabilidad de carácter económico, la Empresa efectuará las investigaciones necesarias de acuerdo con el procedimiento siguiente: (11)

(11) Ob. Cit. Contrato Colectivo de Trabajo. Pág. 189 y - sig.

I. La falta que se impute al trabajador, se esclarecerá verbalmente o por escrito, por el Jefe respectivo o por el Oficial Investigador que sea de la Rama de Trabajo de quien se va a investigar, designado por la Empresa, por conducto de la Gerencia de Administración de Personal, Departamento Regional de Personal o por el Departamento u Oficina de Personal Divisionales. Si las explicaciones dadas por el trabajador no sean satisfactorias y se considere que hay responsabilidad, se procederá a investigarlo.

II. Se exceptúa del párrafo primero de la fracción anterior, aquellas faltas que por su evidencia ameriten la investigación.

III. Cuando proceda a investigar a un trabajador, se le citará por escrito señalándole con la mayor precisión las causas que motiven la investigación o las faltas que se le imputen. Se fijará el lugar, la fecha y hora en que deba practicarse la investigación, la que se hará preferentemente en la residencia del trabajador y en horas de servicio.

El citatorio deberá estar firmado por un Jefe autorizado de la Empresa y se le entregará copia de él al Representante de la Especialidad correspondiente y al Secretario General de Ajustes de la Rama respectiva o en el domicilio social.

IV. Los citatorios serán entregados a los trabajadores en horas de servicio y personalmente, recogíendose la firma del interesado. En caso de que éste se niegue a firmar, se levantará un acta haciendo constar esta circunstancia con el testimonio de dos personas, por lo menos. Si se trata de trabajadores que presten servicios a bordo de los trenes cuya salida o llegada a su terminal no coincida con las horas ordinarias de trabajo del personal a quien corresponda entregar el citatorio, o de trabajadores quienes no se les localice en horas de servicio, el citatorio se le entregará en el domicilio registrado por el interesado. Si el encargado de entregar la cita no encontrare al trabajador en su domicilio, al día siguiente hábil lo entregará en el domicilio social (Sección, Delegación o Subdelegación, etc.) del Sindicato. Esto mismo se observará tratándose de trabajadores con permiso o que por cualquier causa no estén laborando en la Empresa o falten a su trabajo. Si el citatorio no es entregado al trabajador, la fecha que se señale para la práctica de la investigación no será antes de 3 (tres) días contados a partir de su entrega al Sindicato. Los citatorios que no se practiquen con apego a lo que expresa esta fracción, serán nulos.

V. El trabajador o su Representante Sindical, Tiene Derecho a aplazar la investigación hasta por 5 (cinco) días, a fin de que ésta se verifique en otras fechas, en el mismo lugar y hora señalados primeramente.

VI. Cuando la investigación no pueda practicarse en las fechas señaladas, debido a causas justificadas por parte del trabajador, por fallecimiento, incapacidad repentina del investigador o por cualquier otra causa ajena a la voluntad de la Empresa, dicha investigación podrá verificarse después de la fecha fijada inicialmente o de la del aplazamiento, llevándose a cabo 72 (setenta y dos) horas después de la fecha en que debió efectuarse, salvo acuerdo entre las partes.

El hecho de que la investigación se verifique después de las fechas señaladas y por las causas que consigna esta fracción, no invalida el procedimiento. No habrá el aplazamiento a que se refiere esta fracción y la anterior, cuando con éllo se exceda el término de 30 (treinta) días de que dispone la Empresa para imponer sanciones o fijar responsabilidades.

VII. El trabajador está obligado a concurrir, pudiendo hacerse acompañar de su Representante Sindical o de uno o dos trabajadores al servicio de la Empresa o de aquél y éstos, para que lo asesoren en la investigación. Si no concurriere en la fecha en que, en definitiva, según el caso, deba practicarse la investigación, la Empresa, después de esperar como máximo 60 (sesenta) minutos, lo hará constar mediante un acta testificada, cuando menos, por dos trabajadores en servicio activo, dándose con esto, por cumplido el requisito de la investigación.

VIII. Los Secretarios de los investigadores a quienes realicen estas funciones, no podrán firmar como testigos - en las actas que se mencionan en esta cláusula.

IX. El trabajador estará obligado a permanecer en el lugar que se le fijó en el citatorio, desde la hora en que deba practicarse la investigación hasta que el investigador le notifique que puede retirarse. Cuando el investigador no se encuentre a la hora de la cita o aún encontrándose, no se inicie la investigación, el trabajador estará obligado a esperar 1 (una) hora para que dentro de ese plazo se inicie la investigación, entendido de que transcurrido este tiempo, se dará por terminada la misma, excepto en los casos señalados en la fracción VI de esta cláusula. El trabajador podrá levantar acta firmada por 2 (dos) testigos en servicio en la que se consignará la ausencia del investigador o en su caso que no procedía a practicar dicha investigación dentro del plazo de tolerancia establecido.

X. La investigación será practicada directamente por el Jefe respectivo o por el Oficial investigador que sea - de la Rama de Trabajo de quien se va a investigar, designado por la Empresa, por conducto de la Gerencia de Administración de Personal, Departamento Regional de Personal o por el Departamento u Oficina de Personal Divisionales.

XI. La investigación deberá tomarse de viva voz, a máquina o a mano. Contendrá textualmente los interrogatorios

que se formulen; así como las respuestas y defensas del investigado y de sus defensores; pero estos últimos en ningún caso substituirán al primero en las respuestas que deba dar personalmente. Las aclaraciones o indicaciones que hagan los asesores o defensores al investigado, tendientes a ilustrarlo sobre las preguntas hechas, no figurarán en la investigación.

XII. Al practicarse la investigación, se le dará al trabajador todas las facilidades para defenderse de los cargos en su contra.

XIII. Una vez iniciada la investigación, podrá suspenderse a solicitud de la Empresa, del investigado o del Representante Sindical, cuando se consideren faltos de elementos probatorios y por un plazo máximo de 48 (cuarenta y ocho) horas. La suspensión podrá prolongarse por más tiempo siempre que haya acuerdo entre los Representantes de la Empresa y el Sindicato. Ningún plazo de los que se fijan para reanudar las investigaciones invadirá los últimos ocho días de que se dispone conforme al Contrato, para la aplicación de disciplinas. Los Representantes de las partes, señalarán la fecha y hora en que deben reanudarse las investigaciones. Tomando en cuenta las necesidades del servicio.

XIV. La investigación deberá ser firmada por todos los que en ella intervengan, los que no sepan hacerlo, es-

tamparán su huella digital, entregándose una copia desde luego al interesado y 2 (dos) al Sindicato. La falta de alguna firma o huella digital, no invalida la investigación.

XV. Terminada la investigación y si de ella se comprueba responsabilidad para el trabajador o trabajadores - investigados, se procederá precisamente por parte del Jefe respectivo, a imponer la disciplina que corresponda.

XVI. Toda investigación que no se haya efectuado de acuerdo con las fracciones anteriores, se considerará totalmente nula y no podrá reponerse, dándose por terminado el asunto que la motivó.

XVII. Para la entrega de notificaciones de discipli--nas, se observará el procedimiento señalado en la fracción IV de esta misma cláusula, relativa a la entrega de citatorios. Tratándose de despidos, se procederá como lo establece la fracción IV del Artículo 47 de la Ley Federal del Trabajo, entregando copia al Sindicato.

XVIII. La Empresa perderá el derecho de investigar a sus trabajadores, así como el de exigirles responsabilidades económicas, transcurridos que sean los plazos de prescripción que se mencionan en este Contrato y la Ley Federal del Trabajo, excepto casos dolosos.

XIX. La duración de las investigaciones debe comprender como máximo el término de una jornada de trabajo, sin perjuicio de que en caso de que en ese lapso no se hayan esclarecido los hechos, pueda reanuiarse en fecha siguiente hasta terminar la investigación. En cuanto al interrogatorio directo al trabajador, éste debe ser durante un máximo de 2 (dos) horas, sin perjuicio de que si no se termina dicho interrogatorio, pueda reanudarse en la fecha siguiente. Estos aplazamientos no operarán si exceden los términos que señala el Contrato.

Sin embargo, cuando se despide a un trabajador, éste tiene la opción de exigir su reinstalación, con apoyo en lo dispuesto por la Cláusula 106 del mismo Contrato Colectivo de Trabajo, su Indemnización Constitucional, e inclusive hasta su jubilación dependiendo de la antigüedad en años de servicios efectivamente laborados para la Empresa, lo anterior desde luego con todas las consecuencias legales que resulten de un procedimiento laboral, ello a raíz de las mismas disposiciones contractuales. (12)

(12) Ob. Cit. Contrato Colectivo de Trabajo, septiembre de 1990. Paqs. 197-204.

C) ANALISIS COMPARATIVO DE LAS CAUSALES DE RESCISION Y SUS EXCEPCIONES ESTABLECIDAS EN EL CONTRATO COLECTIVO DE TRABAJO FERROCARRILERO CON LAS DE LA LEY LABORAL.

En relación con las causales de rescisión establecidas en la cláusula 79 del Contrato Colectivo de trabajo de Ferrocarriles Nacionales de México, la Ley Federal del Trabajo en su Artículo 47, dispone:

ARTICULO 47. Son causas de rescisión de la relación de trabajo, sin responsabilidad para el patrón:

I. Engañarlo el trabajador o en su caso, el sindicato que lo hubiese propuesto o recomendado con certificados - falsos o referencias en los que se atribuyan al trabajador capacidad, aptitudes o facultades de que carezca. Esta causa de rescisión dejará de tener efecto después de treinta días de prestar sus servicios el trabajador;

II. Incurrir el trabajador, durante sus labores, en faltas de probidad u honradex, en actos de violencia, amagos, injurias o malos tratamientos en contra del patrón, sus familiares o del personal directivo o administrativo de la empresa o establecimiento, salvo que medie provocación o que obren en defensa propia;

III. Cometer el trabajador contra alguno de sus compañeros, cualquiera de los actos enumerados en la fracción

anterior, si como consecuencia de ellos se altera la disciplina del lugar en que se desempeñe el trabajo;

IV. Cometer el trabajador, fuera del servicio contra el patrón, sus familiares o personal directivo o administrativo, alguno de los actos a que se refiere la fracción II, si son de tal manera graves que hagan imposible el cumplimiento de la relación de trabajo;

V. Ocasionar el trabajador, intencionalmente, perjuicios materiales durante el desempeño de las labores o con motivo de ellas, en los edificios, obras, maquinaria, instrumentos, materias primas y demas objetos relacionados con el trabajo;

VI. Ocasionar el trabajador los perjuicios de que habla la fracción anterior siempre que sean graves, sin dolo, pero con negligencia tal, que ella sea la causa única del perjuicio;

VII. Comprometer el trabajador, por su imprudencia o descuido inexcusable, la seguridad del establecimiento o de las personas que se encuentren en él;

VIII. Cometer el trabajador actos inmorales en el establecimiento o lugar de trabajo;

IX. Revelar el trabajador los secretos de fabricación

o dar a conocer asuntos de carácter reservado, con perjuicio de la empresa;

X. Tener el trabajador más de tres faltas de asistencia en un periodo de treinta días, sin permiso del patrón o sin causa justificada;

XI. Desobedecer el trabajador al patrón o a sus representantes, sin causa justificada, siempre que se trate del trabajo contratado;

XII. Negarse el trabajador a adoptar las medidas preventivas o a seguir los procedimientos indicados para evitar accidentes o enfermedades;

XIII. Concurrir el trabajador a sus labores en estado de embriaguez o bajo la influencia de algún narcótico o droga enervante, salvo que, en este último caso, exista prescripción médica. Antes de iniciar su servicio, el trabajador deberá poner el hecho en conocimiento del patrón y presentar la prescripción suscrita por el médico;

XIV. La sentencia ejecutoriada que imponga al trabajador una pena de prisión, que le impida el cumplimiento de la relación de trabajo; y

IV. Las análogas a las establecidas en las fracciones anteriores, de igual manera graves y de consecuencias se-

mejantes en lo que al trabajo se refiere.

El patrón deberá dar al trabajador aviso escrito de la fecha y causa o causas de la rescisión.

El aviso deberá hacerse del conocimiento del trabajador, y en caso de que éste se negare a recibirlo, el patrón dentro de los cinco días siguientes a la fecha de la rescisión, deberá hacerlo del conocimiento de la Junta respectiva, proporcionando a ésta el domicilio que tenga registrado y solicitando su notificación al trabajador.

La falta de aviso al trabajador o la Junta, por sí sola bastará para considerar que el despido fue injustificado.

Por otra parte, cabe señalar que tanto en el Contrato Colectivo de Trabajo Ferrocarrilero, como en el Capítulo V, del Título Sexto, de la Ley Federal del Trabajo, el trabajo ferrocarrilero es considerado como uno de los Trabajos Especiales. Y los artículos relacionados con las causas de rescisión son los siguientes:

ARTICULO 249. Cuando algún trabajador esté próximo a cumplir los términos de jubilación determinados en los contratos colectivos, la relación de trabajo sólo podrá rescindirse por causas particularmente graves que hagan imposible su continuación, de conformidad con las disposicio-

nes expresas se estará a lo dispuesto en el Artículo 161.

ARTICULO 254. Queda prohibido a los trabajadores:

I. El consumo de bebidas embriagantes, y su tráfico durante el desempeño de sus labores, por cuenta ajena a la empresa;

II. El consumo de narcóticos o drogas enervantes, salvo que exista prescripción médica. Antes de iniciar el servicio, el trabajador deberá poner el hecho en conocimiento del patrón y presentarle la prescripción suscrita por el médico; y

III. El tráfico de drogas enervantes.

ARTICULO 255. Son causas especiales de rescisión de las relaciones de trabajo:

I. La recepción de carga o pasaje fuera de los lugares señalados por la empresa para estos fines; y

II. La negativa a efectuar el viaje contratado o su interrupción, sin causa justificada.

Respecto al análisis comparativo de las causales de rescisión establecidas tanto en el Contrato Colectivo de Trabajo de los Ferrocarriles Nacionales de México, como en

la Ley Federal del Trabajo, se desprenden las siguientes consideraciones:

F R A C C I O N I.

La primera Fracción de las causales de rescisión establecidas en la cláusula 79 del Contrato Colectivo de Trabajo Ferrocarrilero, se refiere a la 'Cláusula de Exclusión'. En esta causal no existe responsabilidad para la Empresa, en atención que la medida es impuesta como una sanción por el Organismo Sindical Titular del Contrato Colectivo de Trabajo.

Generalmente cuando se aplica la cláusula de Exclusión se demanda en forma conjunta a la Empresa y al Sindicato, reclamandose de este último el pago de los salarios caídos. La Ley Federal del Trabajo reglamenta esta institución en los Artículos 371 Fracción VII, y 395.

En Ferrocarriles Nacionales de México rara vez por no decir nunca, se aplica la primer causal de rescisión, pues muchos organismos sindicales solo prefieren sancionar a sus socios mediante la suspensión o inhabilitación en cuanto al goce y disfrute de sus derechos sindicales.

Al respecto, la fracción primera de la cláusula contractual, en estricto Derecho no debe considerarse como una causal de rescisión de la relación de trabajo.

F R A C C I O N I I .

Lo establecido en la fracción segunda de la cláusula 79 del Contrato Colectivo de Trabajo Ferrocarrilero, no se encuentra previsto expresamente dentro de las causales de rescisión del Artículo 47 de la Ley Federal del Trabajo, pero queda comprendida en la concepción más amplia de la norma legal establecida en la fracción XV del citado ordenamiento legal.

En el procedimiento laboral algunas autoridades jurisdiccionales han considerado que por no contenerse una causal idéntica en la Ley Laboral, no debe reconocérsele como suficiente para rescindir el contrato de trabajo.

Sin embargo la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha sostenido al respecto algunas ejecutorias, como la siguiente:

"RESCISION DEL CONTRATO DE TRABAJO, MARCAS DEMERITORIAS.- Las marcas demeritorias son sanciones impuestas a los trabajadores por faltas cometidas en el servicio y han sido establecidas en varios contratos colectivos de trabajo con el objeto de no aplicar otro tipo de castigo, como la destitución, la suspensión en el puesto o alguna otra similar. En consecuencia, si un trabajador acumula por un determinado número de faltas las suficientes marcas demeritorias para dar lugar a la rescisión de

su contrato individual de trabajo, por estar así establecido, la Junta debe tomar en consideración que tal rescisión es justificada, máxime cuando están reconocidas las faltas del actor por él mismo y lo que se discute es la interpretación de la cláusula contractual, lo cual es ajeno a la procedencia o improcedencia de la sanción" (13).

F R A C C I O N I I I .

La fracción tercera de la cláusula 79, coincide con las fracciones segunda y cuarta del artículo 47 de la Ley Federal del Trabajo; la fórmula legal es más amplia, y la norma contractual solo se refiere a faltas de probidad u honradez contra el patrón, personal directivo o administrativo de la Empresa; la disposición legal alude además a actos de violencia, amagos, injurias o malos tratamientos, de igual manera, no solo se refiere al patrón o personal directivo, sino también a los familiares de aquellos.

El concepto de "faltas de probidad y honradez" es muy amplio, pues abarca dentro de su concepción: "El no proceder rectamente en las funciones encomendadas, con mengua de rectitud de ánimo, o sea, apartarse de las obligaciones que se tienen a cargo procediendo en contra de las mismas, dejando de hacer lo que se tiene encomendado, o haciendolo en contra; debe estimarse que no es necesario para que se integre la falta de probidad y honradez, que exista un daño patrimonial o un lucro indebido, sino solo que se obser

(13) Amparo Directo 1966/1961. Ferrocarril del Pacífico
26 de julio de 1961.

us una conducta ajena a un recto proceder" (14).

Es importante señalar que la Ley Laboral en la fracción II del artículo 47, no se refiere a la comisión de delitos, sino simplemente a faltas de probidad y honradez.

De acuerdo a las diversas Tesis de Jurisprudencia sustentadas por la H. Suprema Corte de Justicia de la Nación, el concepto de falta de probidad y honradez implica varias posibilidades, como: repartir propaganda en horas de trabajo, vender productos a un precio superior al autorizado, disponer de dinero ajeno, utilizar los materiales o muebles de la Empresa para fines distintos a los que están destinados, destinar vehículos del patrón a fines particulares, competencia desleal, no rendir cuentas de operaciones realizadas, checar tarjetas de otro o por otro trabajador, dormirse durante la jornada de trabajo, etc.

"DESPIDO DEL TRABAJADOR POR DORMIRSE DURANTE LA JORNADA DE TRABAJO.— Si el trabajador se duerme durante la jornada de labores, deja de estar a disposición efectiva del patrón y, aunque en ese momento no tenga alguna labor concreta que realizar, de cualquier manera deja de poner su fuerza en el trabajo al servicio del patrón y no cumple con la obligación fundamental del trabajador, por lo que incurre en una falta de probidad porque el patrón se lo

(14) Apéndice de jurisprudencia 1917-1985. Cuarta Sala. Quinta Parte. Págs. 204 y 205.

impidió". Amparo Directo 9052/65. Sept. de 1966. (15).

En consecuencia, debe deducirse que la honradez y la probidad no tienen grados, pues simplemente se es o no se es probo y honrado. Ello porque es de considerarse que tan falta de probidad es robarse un peso, que en realidad no vale nada, como robarse mil pesos, que tampoco valen mucho.

De cualquier forma debe estimarse que ciertas conductas de faltas de probidad y honradez, implican la comisión de hechos delictivos como el robo, fraude, abuso de confianza, etc., y en ambos casos, para que se configure en forma plena la causal de rescisión, es necesario que los hechos se hagan constar en alguna acta debidamente testificada, y desde luego siguiendo el proceso investigatorio - establecido en la cláusula 93 del Contrato Colectivo de Trabajo Ferrocarrilero y se decrete el despido.

El hecho de que la cláusula 79 contractual, no contempla expresamente la causal de rescisión prevista en la fracción III del artículo 47 de la Ley Laboral, no implica el que no se pueda sancionar la falta de probidad y honradez, que consiste en actos de violencia, amagos o malos tratamientos que cometa un trabajador contra sus compañeros de trabajo, si a consecuencia de ello se altera la disciplina del lugar en que se desempeña el trabajo; pues en estos casos la rescisión debe fundarse en la fracción XIX

(15) Informe 4a. Sala. Sexta Epoca. Vol. CXI. Quinta Parte, Pág. 20.

relacionada con las fracciones III y IVIII de la cláusula citada.

En cuanto a la "imposibilidad" del cumplimiento de la relación de trabajo, establecida tanto en la fracción III contractual como en la fracción IV de la Ley Laboral, sólo resulta procedente cuando las faltas que se imputen al trabajador hagan efectivamente 'imposible' la continuación del trabajo. En la práctica puede resultar más que nada im procedente, pues un trabajador que sea despedido de acuerdo a lo anterior podrá alegar que si bien constió los actos que se le imputan, éstos no hacen "imposible" la continuación de la relación de trabajo, en consecuencia su in vocación quedaría al arbitrio del juez, lo cual originaría una gran incertidumbre.

F R A C C I O N I V .

Lo establecido en la fracción IV de la cláusula 79 del Contrato Colectivo de Trabajo, de Ferrocarriles Nacionales de México, se refiere a una causal específica de res sión, de falta de probidad y honradez, como lo es la riña, por lo tanto se relaciona con la fracción anterior de la mencionada cláusula contractual y con las fracciones II y III del artículo 47 de la Ley Federal del Trabajo.

En términos contractuales, para que proceda el despedido justificado por riña, se hace necesario que se produzca

una contienda de obra y no de palabra, cuando el que agre-
da a otro que esté en servicio, y se encuentre o no en ser-
vicio el agresor. Al respecto, la H. Suprema Corte de Jus-
ticia de la Nación ha sustentado el siguiente criterio de
jurisprudencia:

"RIÑA COMO CAUSAL DE RESCISIÓN DEL CONTRATO DE TRABAJO.
El puro hecho de una riña entre trabajadores, a horas de
labores y en el centro de trabajo, constituye por sí sola
una alteración de la disciplina y es suficiente para que
se configure la causal de rescisión del contrato de tra-
bajo prevista en la Fracción III del Artículo 122 de la
Ley Federal del Trabajo" (16).

F R A C C I O N V.

La causal de rescisión prevista en la Fracción V de
la cláusula 79 contractual coincide con la Fracción VIII
del artículo 47 de la Ley Laboral.

El concepto de moral es muy amplio, aún cuando existe
diferencia en los criterios sobre la moral, ésta se puede
definir como el conjunto de normas subjetivas mediante las
cuales se rige el hombre consigo mismo y a su vez como in-
tegrante de una comunidad, pero que en un momento dado pue-
de ser variable de acuerdo al espacio, al tiempo y a las
circunstancias.

(16) Informe 4a. Sala. Sexta Epoca. Vol. LXXXI. Quinta
Parte. Pág. 29.

Sin embargo, como algunos ejemplos de actos inmorales podemos señalar el que los trabajadores tengan relaciones sexuales en el centro de trabajo, el mostrar genitales, pronunciar palabras obscenas, e inclusive ingerir bebidas embriagantes, etc.

En relación a lo anterior, la H. Suprema Corte de Justicia de la Nación ha sustentado los siguientes criterios jurisprudenciales:

"FALTA DE PROBIDAD, EBRIEDAD.—El hecho de que un trabajador ingiera bebidas embriagantes en el lugar y hora del trabajo, es una falta de probidad y un acto inmoral ejecutado en el lugar donde se prestan los servicios, lo que constituye causa de rescisión del contrato de trabajo. Amparo Directo. 4929/61. Marzo de 1962. (17)

"MAESTROS. ACTOS INMORALES COMETIDOS POR LOS, SON SUFICIENTES PARA AUTORIZAR SU SEPARACION.— Si el Tribunal de Arbitraje autoriza el cese de un maestro de escuela, fundándose en que cometió actos inmorales en perjuicio de algunas de sus alumnas, su laudo debe estimarse correcto, puesto que no basta que los actos imputados no hubieran constituido determinadas figuras delictivas para considerarlos irrelevantes en cuanto a su conducta como trabajador al servicio del Estado, que por la naturaleza propia de sus funciones y dada su calidad de maestro, debió

(17) Informe 4a. Sala. Sexta Epoca. Vol. LVII. Quinta Parte. Pág. 36.

actuar de manera ejemplar y sujetarse al orden, decencia y buenos modales que son necesarios en toda persona que es guía y factor decisivo en la educación de la niñez. (18)

F R A C C I O N V I .

En el Contrato Colectivo de Trabajo de Ferrocarriles Nacionales de México, la Fracción VI de la cláusula 79 establece como causal de rescisión el 'abandono' de empleo, aduciendo que debe entenderse por tal, la falta de asistencia al trabajo por más de 6 (seis) jornadas consecutivas, concepto, que en lo personal considero que es impropio, ya que se le ha denominado abandono de empleo a la causal de rescisión que consiste en tener más de seis faltas consecutivas e injustificadas; aún cuando existe similitud con la Fracción X del artículo 47 de la Ley Federal del Trabajo, aún con sus variantes; mientras que la norma legal establece que al tener el trabajador más de tres faltas de asistencia en un periodo de treinta días, sin permiso del patrón o sin causa justificada, la norma contractual solo establece que deben ser más de seis faltas de asistencia en forma consecutiva e injustificada.

En relación a las faltas de asistencia, existen varias tesis jurisprudenciales emitidas por la H. Suprema Corte de Justicia de la Nación, como las siguientes:

(18) Informe 4a. Sala. Boletín de 1957. Pág. 498.

"SANCION POR FALTAS. DUPLICIDAD DE LA IMPROCEDENCIA.--

Cuando un trabajador ha faltado a sus labores y ha sido sancionado por dichas faltas, y posteriormente se invocan estas faltas como base para cesario, esto resulta impropio, en virtud de que no debe sancionarse dos veces la misma falta" (19).

"FALTAS DE ASISTENCIA INJUSTIFICADAS, COMPUTO DEL TERMINO DE LA PRESCRIPCION DE LA ACCION RESCISORIA EN CASO DE. Si el artículo 121 (después 122 y ahora 47), Fracción I, de la Ley Federal del Trabajo, establece como causa de rescisión del contrato de trabajo, tener el trabajador más de tres faltas de asistencia en un mes sin permiso del patrón y sin causa justificada, debe concluirse que la acción de rescisión surge cuando se comete la última falta computable y por ello desde entonces empieza a correr el término de la prescripción" (20).

F R A C C I O N V I I .

La causal prevista por la Fracción VII de la cláusula 79 del Contrato Colectivo de Trabajo Ferrocarrilero, coincide con lo establecido en la Fracción XIII, del artículo 47 de la Ley Federal del Trabajo. Ambas se refieren al caso de que un trabajador se presente al servicio en estado

(19) Amparo Directo 7522/81. julio 26 de 1982. Ponente: María Cristina Salmorán de Tamayo.

(20) Amparo Directo 3963/79. febrero 18 de 1980. Ponente: Alfonso López Aparicio.

de embriaguez o bajo la influencia de algún narcótico o droga enervante, salvo que, en este último caso, exista -prescripción médica, misma que debiera presentar al patrón.

En relación a esta causal de rescisión la H. Suprema Corte de Justicia de la Nación ha sustentado la tesis bajo el rubro de: "EBRIDAD, PRUEBA DEL ESTADO DE.- La prueba testimonial es apta para probar el estado de ebriedad y no es indispensable la pericial, en razón de que dicho estado cae bajo la simple apreciación de los sentidos" (21).

Y en la siguiente Ejecutoria se sostiene: "EBRIDAD;- ESTADO DE APRECIACION.- La embriaguez es un estado que puede ser apreciado a través de los sentidos con la sola observación del hecho; esto es, que es posible percatarse que una persona se encuentra intoxicada por haber consumido bebidas alcohólicas, cuando su aspecto y conducta son distintas de las que normalmente siguen las demás personas; para lo cual no son necesarios conocimientos especiales, como tampoco es necesario que se detallen todos los síntomas que presente ese estado para llegar a esa conclusión" (22)

En realidad la causal de rescisión prevista en la Fracción VII de la cláusula 79 contractual, es una causal de rescisión contemplada dentro del amplio concepto de faltas

(21) Apéndice de Jurisprudencia 1917-1985. Quinta Parte. 4a. Sala. Págs. 84 y 85.

(22) Informe 4a. Sala. Séptima Época. Quinta Parte Vol. 55. Pág. 19.

de probidad, establecidas tanto en la Fracción III de la citada cláusula contractual como en la Fracción II del Artículo 47 de la Ley Federal del Trabajo.

F R A C C I O N V I I I .

La Fracción VIII de la cláusula 79 del Contrato Colectivo de Trabajo Ferrocarrilero, aún cuando sostiene cierta analogía con lo establecido por la Fracción I del Artículo 47 de la Ley Federal del Trabajo; contractualmente se refiere a un tipo específico como causal de rescisión, esto es por ineptitud comprobada dentro de los primeros treinta días, para los trabajadores de nuevo ingreso, en cambio la norma legal se refiere también en forma especial al engaño.

En relación a la capacidad prevista en dichas fracciones, se ha sustentado el siguiente criterio: **CAPACIDAD, RESCISION DEL CONTRATO DE TRABAJO, POR FALTA DE.**— Conforme a lo dispuesto en el Artículo 122, Fracción I, de la Ley Federal del Trabajo, la empresa tiene facultades, siempre y cuando compruebe en el juicio correspondiente la causa, de rescindir el contrato de trabajo al obrero que no tiene la capacidad necesaria para desempeñar el trabajo contratado. Amparo Directo 7186/1967. Abril 4 de 1968. 5 votos. 4a. Sala. Sexta Epoca. Vol. CXXIX, Quinta Parte. Pág. 11. — José Guadalupe Camela Hernández. Ponente: Mtro. Ramón Canelo Aldrete.

F R A C C I O N IX.

La causal prevista en la Fracción IX de la cláusula 79 contractual, coincide con la Fracción XI del artículo 47 de la Ley Laboral. Ambas normas establecen como causal de rescisión, la desobediencia sin causa justificada a los mandatos del patrón relacionados con el trabajo contratado.

En relación a lo anterior, es de considerarse que los contratos de los trabajadores deben estar perfectamente elaborados y precisar con claridad en qué consiste el servicio prestado, así como integrar a dicho contrato la descripción del puesto respectivo.

Respecto a la desobediencia, también existen varios criterios jurisprudenciales, entre ellos los siguientes:

"DESOBEDIENCIA A LAS ORDENES DEL PATRON, O DE SUS REPRESENTANTES, COMO CAUSA DE DESPIDO.- La Ley Federal del Trabajo no señala como causal de despido la desobediencia de las órdenes del jefe inmediato, sino a las del patrón o de sus representantes, siendo evidente que el Jefe de personal de una empresa es, por el carácter mismo de su cargo, superior de los demás trabajadores y representantes del patrón, por lo que aquellos están obligados a cumplir sus órdenes y si no lo hacen dan motivo para la rescisión del contrato de trabajo" (23).

(23) Boletín. Informes 4a. Sala. H. Suprema Corte de Justicia de la Nación. 1960. Pág. 126.

"DESOBEDIENCIA, RESCISION DEL CONTRATO DE TRABAJO POR, INDEPENDIEMENTE DE LA GRAVEDAD DE LA FALTA.- Basta que un trabajador desobedezca, sin causa justificada, las órdenes del patrón, en relación con el trabajo contratado, - independientemente de que la desobediencia en que incurra dicho trabajador pueda considerarse o no como grave, para que justificadamente el patrón pueda rescindir las relaciones laborales" (24).

F R A C C I O N X.

La causal prevista en la Fracción X de la cláusula 79 del Contrato Colectivo de Trabajo Ferrocarrilero, coincide con las Fracciones V y VI del artículo 47 de la Ley Federal del Trabajo. Sin embargo también existe una diferencia, en tanto que las disposiciones correlativas de la Ley, se refieren a perjuicios en los bienes materiales de la empresa; la norma contractual también alude a perjuicios en la integridad física de alguna persona, que implique responsabilidad para la empresa (como a los usuarios y compañeros de trabajo), lo cual es lógico, pues los Ferrocarriles son Empresa transportista de bienes y pasajeros

Generalmente en la práctica del procedimiento laboral resulta difícil acreditar que la negligencia de un trabajador fué la 'única causa del perjuicio' o de un 'accidente ferroviario' ya que existen otras causas y factores que lo pueden originar.

(24) Apéndice de Jurisprudencia 1985. Pág. 70.

En los accidentes de trenes, cuando se derivan del exceso de velocidad, existen cintas velográficas en las locomotoras, las cuales relacionadas con actas de hechos por los tripulantes y de la Gerencia de Seguridad, son de fundamental importancia como elementos de prueba para comprobar la responsabilidad del trabajador, cuando este ha sido despedido por tal causa y reclama su reinstalación. Asimismo, también se debe aportar como prueba la pericial técnica en materia ferrocarrilera, para que los peritos proporcionen dictámenes a la autoridad laboral sobre la materia para así resolver un caso concreto.

El criterio jurisprudencial con dicha causal de rescisión más relacionado es el siguiente: Si una empresa apoya la rescisión del contrato de trabajo en el hecho de que el trabajador le ocasionó como daño el axolve de la maquinaria, lo que trajo como consecuencia una demora en las labores de varias horas, aparte del pago de tiempo extra cubierto a otros trabajadores para limpiar dicha maquinaria, pero no demuestra los perjuicios que se le ocasionaron, ni tampoco el pago de tiempo extra, sino únicamente la demora sufrida, la cual, por otra parte, no puede imputarse al trabajador, la resolución de la Junta de Conciliación y Arbitraje que la absuelve de la reclamación presentada, es violatoria de las garantías constitucionales del obrero, dado que el requisito legal para dar por rescindido el contrato de trabajo, con fundamento en lo que dispone la Fracción VI del Artículo 121 de la Ley Federal del Trabajo, es

que el trabajador ocasione perjuicios materiales, que sean graves y debidos a negligencia manifiesta del propio obrero, requisitos que no se reúnen en la defensa de la empresa demandada, (25).

F R A C C I O N X I .

La causal de rescisión establecida en la Fracción XI de la cláusula 79 contractual, esta comprendida dentro de la amplia formula de faltas de probidad y honradez, por lo tanto también coincide con lo estipulado en la Fracción II del artículo 47 de la Ley Federal del Trabajo. La diferencia es que la norma contractual se refiere al caso concreto de obtener por medio del engaño cualquier pase o franquicia, usarlo indebidamente o negociarlo. A esta causal de rescisión podemos relacionar el siguiente criterio:

"PROBIDAD, FALTA DE, NO SE REQUIERE QUE CONSTITUYA DELITO.- La causal de falta de probidad, no requiere necesariamente que los actos en que se hizo consistir configuren delito, ya que basta que sean contrarios a la rectitud en la conducta y el cumplimiento del deber" (26).

(25) Amparo Directo 411/1960. Boletín, 4a. Sala. 1961 - Pág. 176.

(26) Informe 4a. Sala. Sexta Epoca, Volumen CXXXVI, Quinta Parte. Pág. 38.

F R A C C I O N X I I .

La causal de rescisión contenida en la Fracción XII de la cláusula 79 del Contrato Colectivo de Trabajo, de Ferrocarriles Nacionales de México, hace inaplicable la causal de rescisión prevista en la Fracción XIV del Artículo 47 de la Ley Federal del Trabajo; pues mientras esta última se refiere a la sentencia ejecutoriada que imponga al trabajador una pena de prisión, que le impida el cumplimiento de la relación de trabajo; la norma contractual solo contempla como causa de rescisión la ausencia del servicio durante más de cinco años motivada por prisión resultante de sentencia condenatoria firme, es decir, la sentencia ejecutoriada que imponga como condena la pena de prisión hasta por cinco años no es constitutiva de causal de rescisión.

F R A C C I O N X I I I .

La causal de rescisión prevista en la Fracción XIII, de la cláusula 79 contractual que nos ocupa, la cual se refiere al tráfico de bebidas embriagantes o drogas enervantes, se relaciona con la prohibición que establece el Artículo 254 de la Ley Federal del Trabajo. Esta causal de rescisión no se encuentra prevista expresamente en el Artículo 47 de la Ley Laboral; de hecho, dicha conducta también implica Falta de Probidad, por lo que esta comprendida en la Frac. II del Art. 47 de la Ley Laboral.

F R A C C I O N X I V .

La causal de rescisión que establece la Fracción XIV de la cláusula contractual que nos ocupa, si se refiere al caso concreto de abandono de labores o a la suspensión injustificada, dicha fracción también esta comprendida dentro del concepto de faltas de probidad, solo que ésta se refiere a un caso específico, por lo tanto, podemos concluir que se relaciona con lo tipificado en la Fracción II - del Artículo 47 de la Ley Federal del Trabajo.

Asimismo, la causal de despido consignada en la Fracción II del Artículo 255 de la Ley Laboral, coincide con lo establecido en la fracción que nos ocupa.

En materia laboral ferrocarrilera, suele rescindirse la relación de trabajo con fundamento en la Fracción VI de la cláusula 79 contractual, imputandose el abandono de labores, aún cuando en realidad se trata de faltas de asistencia, lo cual en un momento dado puede resultar inaplicable, pues no se debe confundir el abandono de labores - con las faltas de asistencia, ya que para que haya abandono se requiere que haya una suspensión de las labores precisamente en horas de trabajo.

Desde el punto de vista doctrinario y jurisprudencial el abandono de trabajo y el abandono de labores, se pueden distinguir de acuerdo a las siguientes ejecutorias:

ABANDONO DE TRABAJO, CONCEPTO DE.-El abandono de trabajo no es la simple falta de asistencia a las labores, que puede obedecer a diversas causas, justificadas o no, sino la ausencia del trabajo a su determinación de ya no volver al empleo, ya sea mediante la expresión que para tal efecto haya hecho o la circunstancia de que esté prestando sus servicios en otra parte. (27)

ABANDONO DE LABORES COMO CAUSA DE DESPIDO.- No sólo el factor tiempo o el deseo de dar por concluida la relación laboral, lo que determina la existencia o inexistencia del 'abandono de labores', pues para precisarlo como causa justificada de despido, basta con que se desatendan, aunque sea por breve lapso, las labores inherentes al pues to que se desempeña. (28)

SUSPENSION INDEBIDA DE LABORES POR PARTE DEL TRABAJADOR.- De acuerdo con el artículo 114 Fracción VI de la Ley Laboral de 1931 (ahora artículo 135 Fracción VII de la Ley vigente), los trabajadores tienen prohibición para suspender sus labores, siempre que tal suspensión no se deba a huelga declarada y notificada legalmente, por lo que si

(27) Semanario Judicial de la Federación. 4a. Sala. Séptima Época. Volúmenes 115 y 120. Quinta Parte. Pág. 9. Julio-Diciembre de 1978.

(28) Semanario Judicial de la Federación. 4a. Sala. Mayo de 1975. Séptima Época. Volumen 77. Quinta Parte - Pág. 13.

este último presupuesto no se demuestra y los trabajadores suspenden sus labores, dicha suspensión es indebida y constituye la causal de rescisión prevista en la Fracción XVI del artículo 122 de la citada Ley (ahora Fracción IV del artículo 47) (29).

F R A C C I O N X V .

La causa de rescisión que establece la Fracción IV de la cláusula 79, del Contrato Colectivo de Trabajo Ferrocarrilero, se refiere a que un trabajador se dedique a prestar dinero con interés a los trabajadores de la empresa o dar facilidades para recuperar los préstamos. La redacción de la causal de rescisión es ambigua, pues lo que se pretendió fue determinar el agio, o sea, el préstamo de dinero con intereses usurarios o excesivos; la parte que se refiere a 'dar facilidades para recuperar los préstamos' pretende evitar algunas prácticas viciosas como el que se autorice a los trabajadores otorgar cartas poder a los agio-tistas para que cobren los salarios de sus acreedores para que de esa forma se recupere el importe de los préstamos que se otorgan.

En relación a lo anterior, la siguiente ejecutoria ha sostenido: 'FERROCARRILEROS. AGIO. RESCISION DEL CONTRATO DE TRABAJO. POR INCURRIR EL TRABAJADOR EN ESA ACTIVIDAD.- Si un trabajador ferrocarrilero admitió que se dedicó aun-

que no en forma exclusiva, al agiotismo y resultado evidente que el trabajador, en virtud de la confesión contenida en el acta de investigación, prestó dinero con interes a sus compañeros, actividad que la Fracción XV de la cláusula 79 del Contrato Colectivo de Trabajo señala como causal para la rescisión de los contratos, cuando la Junta concluyó que la empresa lo separó de su trabajo sin responsabilidad, hizo uso prudente de su arbitraje que le confiere el Art. 550 (ahora 841) de la Ley Federal del Trabajo" (30).

F R A C C I O N X V I .

La causal de rescisión prevista en la Fracción XVI de la cláusula 79 contractual, la podemos relacionar con lo establecido en la Fracción II del artículo 47 del Código Laboral, aún cuando contractualmente se refiere a un tipo específico de faltas de probidad y honradex.

F R A C C I O N X V I I .

La causal de rescisión establecida en la Fracción XVII de la cláusula 79 contractual tiene similitud con la Fracción IX de la misma cláusula y a su vez coincide con lo establecido en la Fracción XII del artículo 47 de la Ley Federal del Trabajo.

(30) 4a. Sala. H. Suprema Corte de Justicia de la Nación.-
Semanario Judicial de la Federación. Séptima Época. -
Volumen 2, Quinta Parte. Febrero de 1969. Pág. 39.

En la práctica laboral, lo establecido por la Fracción XVII contractual, puede resultar más acertada la aplicabilidad del supuesto de la prevención de accidentes, que el caso de la prevención de enfermedades, ya que el despido justificado por esta última causa sería más complicado, pues no se especifica que tipo de enfermedades, como tampoco se aclara que tipo de accidentes.

F R A C C I O N X V I I I .

Lo establecido por la Fracción XVIII, de la cláusula 79 del Contrato Colectivo de Trabajo Ferrocarrilero, es una más de las causales de rescisión que podemos encuadrar dentro del concepto de faltas de probidad u honradez, por lo tanto, también guarda similitud con lo previsto en la Fracción III de la cláusula que nos ocupa, asimismo con lo estipulado en la Fracción II del Artículo 47 de la Ley Federal del Trabajo.

F R A C C I O N X I X .

Las causales de rescisión previstas tanto en la Fracción XIX, de la cláusula 79 contractual, como en la Fracción XV, del Artículo 47 de la Ley Laboral, coinciden, ya que ambas se refieren a las causales analogas a las establecidas en todas y cada una de las fracciones, de igual manera graves y de consecuencias semejantes en lo que al trabajo se refieren, respectivamente.

Se puede decir que lo establecido en las fracciones mencionadas, es de caracter enunciativo y a su vez no restrictivo. En realidad, al invocarse estas fracciones habra que relacionarlas con otras de las previstas y así poder establecer la analogía correspondiente. La analogía es una forma de interpretación de las leyes, que consiste en su aplicabilidad para un caso no previsto, y valido por razones semejantes a las que estan establecidas.

Finalmente podemos concluir que cada una de las causales de rescisión previstas en la cláusula 79 del Contrato Colectivo de los Ferrocarriles Nacionales de México, de hecho significan falta de probidad, lo que sucede es que cada una de ellas se refieren a ciertas conductas concretas que implican falta de probidad u honradex.

Sin embargo podemos desprender que lo previsto en la Fracción XII, se trata de una excepción, pues esta se da cuando el trabajador es condenado por sentencia ejecutoriada que imponga la privación de la libertad por más de cinco años, que le haga imposible al trabajador el cumplimiento de la realización de su trabajo.

De igual forma podemos resumir que en el Contrato Colectivo de Trabajo Ferrocarrilero se encuentran previstas las mismas causales de rescisión que contempla la Ley Federal del Trabajo, la diferencia radica en que contractualmente se refieren a más casos específicos de faltas de probidad.

Asimismo es de hacerse notar que en realidad las causales de rescisión establecidas desde el primer Contrato Colectivo de Trabajo (1936-1937), en el fondo no han sufrido modificación alguna, tal es el caso de lo establecido en las cláusulas 79, 96 y 106, la cual se refiere a las reconsideraciones de los despidos aún justificados.

En el Organismo Público Descentralizado, Ferrocarriles Nacionales de México, al decretarse el despido justificado de un trabajador, contractualmente hablando, para que éste se dé en forma definitiva, en la mayoría de los casos, tuvo que habersele despedido con anterioridad hasta por 5 ocasiones, conforme a lo previsto en las cláusulas 96 y en especial la 106, del citado Contrato Colectivo de trabajo.

CLAUSULA 96 (31). Los despidos impuestos por la Empresa, podrán ser reconsiderados por el Departamento de Personal Local de División, el Departamento de Personal Regional y la Gerencia de Administración de Personal, a petición de los Representantes Sindicales, debidamente acreditados. Para resolver lo conducente, se tomará en cuenta la hoja de servicios y la antigüedad del trabajador afectado, en la inteligencia de que el personal que haya ocupado o llegue a ocupar cualquiera de los puestos que se especifican en el segundo párrafo de la cláusula 131, tienen la obligación de cumplir previamente a su reinstalación, con lo relativo a la Licencia Federal Ferroviaria.

(31) Ob. Cit. Contrato Colectivo Sept. de 1990.... Pág.194.

El Sindicato está obligado a presentar la solicitud de reconsideración por escrito dentro del término de 30 días, contados a partir del día siguiente a la notificación del despido; por su parte la Empresa deberá resolver según proceda, dentro de un plazo de treinta días computados a partir del día siguiente en que se reciba formalmente dicha solicitud.

CLAUSULA 106 (32). Cuando se compruebe que algún trabajador fué despedido injustificadamente, será reinstalado con el pago de salarios caídos, devolución de las cantidades que se le hayan deducido por responsabilidad económica y demás prestaciones legales y contractuales.

En los casos de despidos injustificados por acumulación de marcas demeritorias, la reinstalación se hará dejando limpia de marcas demeritorias la hoja de servicios del trabajador.

En los casos de despido que deban ser reconsiderados en los términos de este contrato y que por lo mismo no tienen el carácter de definitivo, no se pagará la prima de antigüedad por años de servicios ni la indemnización a que se refieren los artículos 162 ó 50 de la Ley Federal del Trabajo.

Estas dos últimas prestaciones se cubrirán en los términos de la propia Ley, sólo en el caso de que el despido sea definitivo.

(32) Ob. Cit. Contrato Colectivo, Sept. de 1990...Pág. 197 y sig.

Cuando algún trabajador haya sido despedido justificadamente en los términos de la cláusula 79, sólo volverá al servicio en los casos y bajo las condiciones siguientes:

I. En los casos de la fracción I, deben ser reinstalados sin salarios caídos, cuando así lo solicite el Comité Ejecutivo Nacional del Sindicato.

II. En los casos de la fracción II, serán reinstalados sin salarios caídos, conforme a las siguientes normas:

a) POR PRIMER DESPIDO, en un plazo no mayor de 30 -- días después del despido.

b) POR SEGUNDO DESPIDO, efectuado dentro de los dos - años siguientes a contar del primero en un plazo no mayor de sesenta días después del despido.

c) POR TERCER DESPIDO, efectuado dentro de los dos- años siguientes al segundo, en un plazo no mayor de 110 días después del despido.

d) POR CUATRO DESPIDOS, volverán al servicio a los ciento ochenta días después del despido.

e) POR UN QUINTO DESPIDO EN CUALQUIER TIEMPO, no volverá al servicio.

En los cuatro primeros casos las reinstalaciones se harán dejando limpias de marcas desmeritorias la hoja de servicios del trabajador.

III. En los casos de la fracción III, dentro de los noventa y trescientos sesenta y cinco días siguientes al despido, a solicitud del Sindicato, el trabajador volverá al puesto de planta definitivo o condición que tenía al ser separado, sin salarios caídos, siempre que la falta no sea grave a juicio de la Empresa. El reincidente no volverá al servicio. De ser reintegrado al servicio, el trabajador deberá devolver el monto del faltante o sustracción.

IV. En los casos de la fracción IV, serán reinstalados sin salarios caídos entre los sesenta y ciento ochenta días, después del despido, según la gravedad de la falta. No volverá al servicio cuando el trabajador despedido haya causado la muerte de otro trabajador o cuando las lesiones que le haya inferido causen incapacidad grave permanente, salvo el caso de legítima defensa de la vida o el honor.

V. En los casos de la fracción V, serán reinstalados sin salarios caídos, entre los treinta y los ciento cincuenta días después del despido. Los reincidentes no volverán al servicio.

VI. En los casos de la fracción VI, serán reinstalados sin salarios caídos, en un plazo no mayor de cincuenta

días después del despido; por un segundo despido, dentro de un año después del primero, en un plazo no mayor de 130 (ciento treinta) días; un despido más dentro de los tres años a partir del primero, volverán al servicio en un plazo no mayor de ciento ochenta días. Un despido más en cualquier tiempo, impedirá volver al servicio.

VII. En los casos de la fracción VII, cuando por la labor o actividad del trabajador se pueda poner en peligro alguna vida humana al concurrir o encontrarse éste en sus labores en estado de embriaguez o bajo la influencia de algún narcótico o droga enervante, o bien por su uso consuetudinario, no será reinstalado ni regresará al servicio. Si el trabajador ha cumplido diez o más años de servicios efectivos, será jubilado proporcionalmente; si no los tiene será indemnizado con tres meses de salario.

En los casos no comprendidos en el párrafo anterior y cuando por primera vez se le impida al trabajador ingresar a su trabajo, por encontrarse en estado de embriaguez o bajo la influencia de algún narcótico o droga enervante, el trabajador será reinstalado, sin salarios caídos, en un plazo de ochenta a trescientos sesenta y cinco días, después del despido, atendiendo a las tareas que tenga que desempeñar en su puesto. Si el trabajador reincide, volverá al servicio sin salarios caídos, en la condición que tenía y atendiendo las tareas que tenga que desempeñar en su puesto, en un plazo de ochenta a trescientos sesenta y cin

co días después del despido, pero con pérdida de derechos-escalafonarios anteriores; una segunda reincidencia impedirá volver al servicio, pero tendrá derecho a ser jubilado si ya hubiese cumplido los requisitos necesarios para gozar de este beneficio.

VIII. En los casos de la fracción VIII, se les dará una nueva opción después de setenta y cinco días a solicitud del Sindicato, siempre que hubiere oportunidad o se presente vacante.

IX. En los casos de la fracción IX, la reinstalación se llevará a cabo entre los treinta y los ciento veinte días, según la gravedad de la falta, a juicio de la Empresa, sin salarios caídos. Los reincidentes volverán al puesto de planta o condición que tenían entre los ciento veintuno y doscientos cincuenta días, con sus derechos escalafonarios y sin salarios caídos. Un despido más impedirá volver al servicio.

X. En los casos de la fracción X, se normaran por las disposiciones siguientes:

a) Si la falta es intencional, cualquiera que sean los perjuicios causados, el trabajador no volverá al servicio.

b) Si la falta es motivo de negligencia, imprudencia

o descuido debidamente comprobados y los perjuicios son leves, y además, sin lesión de persona física o pérdida de vida humana, se reinsatilará al trabajador, sin salarios caídos, entre los treinta y los ciento sesenta días después del despido.

c) Si los perjuicios son graves, el trabajador volverá al puesto de planta o condición que tenía, sin salarios caídos, a los treientos sesenta y cinco días después del despido, con pérdida de sus derechos escalafonarios anteriores, o bien, si a juicio de la empresa, teniendo en cuenta la importancia de las labores del trabajador o los peligros de su reingreso, éste no debe volver al servicio, se le jubilará si el trabajador ya cumplió con los requisitos contractuales para ello, o se le jubilará también proporcionalmente a sus años de servicios efectivos, si tuviere diez o más, si no, será indemnizado con tres meses de salario.

Si el trabajador hubiese reingresado en los términos del párrafo anterior, y reincidiere en cualquier tiempo, no volverá al servicio.

d) Si se originó cualquier mutilación, incapacidad - parcial o total permanente o pérdida de vida humana, con o sin perjuicios materiales, el trabajador volverá al puesto de planta o condición que tenía sin salarios caídos, entre los trescientos sesenta y cinco días y setecientos -

treinta días después del despido, con pérdida de sus derechos escalafonarios anteriores o bien, si a juicio de la Empresa, teniendo en cuenta la importancia de las labores del trabajador o los peligros de su reingreso, éste no debe volver al servicio, se le jubilará si el trabajador ya cumplió con los requisitos contractuales para ello, o se le jubilará también proporcionalmente a sus años de servicios efectivos, si tuviere diez o más, si no, será indemnizado con tres meses de salario.

Si el trabajador hubiese reingresado en los términos del párrafo anterior, y reincidiera en cualquier tiempo no volviera al servicio.

II. En los casos de la fracción XI, el trabajador será reinstalado sin salarios caídos entre los ciento cincuenta y los doscientos cincuenta días después del despido. Si reincide se le reinstalará entre los doscientos cincuenta y uno y los trescientos sesenta y cinco días después del despido, también sin pago de salarios caídos. De dar motivo a un nuevo despido no volverá al servicio.

III. En los casos de la fracción III, serán tomados en cuenta por la Empresa y el Sindicato, los antecedentes del trabajador, así como su antigüedad para llegar a una conclusión justa.

Cuando la sentencia sea motivada por situaciones aje-

nas al servicio, si el trabajador ya cumplió con los años de servicios a que se refiere la fracción segunda de la cláusula 382, la Empresa lo jubilard en los términos de este Contrato. Cuando no haya adquirido el derecho a la jubilación y la sentencia no sea por delitos calificados y que tenga cinco años o más de servicios, regresará con sus derechos de escalafón al recobrar su libertad, privado de puesto, para aplicar sus derechos en las vacantes que se originen en los términos de este Contrato.

XIII. En los casos de la fracción XIII, los traficantes en bebidas embriagantes volverán al servicio a los trescientos sesenta y cinco días sin pago de salarios. Los reincidentes no volverán al servicio.

XIV. En los casos de la fracción XIV, el trabajador será reinstalado, sin salarios caídos, entre los treinta y los ochenta días después del despido. Si la suspensión o abandono causó perjuicio grave en bienes o personas, debidamente comprobado, no volverán al servicio.

XV. En los casos de la fracción XV, el trabajador volverá al servicio a los ciento ochenta días de su despido, sin pago de salarios caídos.

XVI. En los casos de la fracción XVI, el trabajador será reinstalado sin salarios caídos, entre los sesenta y ciento ochenta días siguientes al despido, según la impor-

tancia de la falta. Por un segundo despido, será reinstalado, sin salarios caídos, entre los ciento ochenta y uno y trescientos sesenta y cinco días. Un tercer despido impedirá volver al servicio.

XII. En los casos de la fracción XII, se les reinstalará en los treinta y los sesenta días de su despido sin pago de salarios caídos; por un segundo despido serán reinstalados entre los sesenta y los noventa días, sin pago de salarios caídos; por un tercer despido, serán reinstalados entre los noventa y los ciento veinte días, sin pago de salarios caídos.

Un nuevo despido les impedirá volver al servicio.

XVIII. En los casos de la fracción XVIII, se les reinstalará sin salarios caídos dentro de los treinta a ciento veinte días de estar separados, en el caso del primer despido; por un segundo despido, se les reinsatalará sin salarios caídos dentro de los sesenta a ciento ochenta días de la fecha en que operó aquel y en caso de un tercer - despido, no volvera al servicio.

XIX. En los casos de la fracción XIX, la reconsideración se efectuará en los términos previstos para los casos con los que exista la analogía, si de acuerdo con estos casos procede la reconsideración.

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

1.-El surgimiento de las líneas ferroviarias no han -
dejado de ser una pieza importante dentro del engrane de
la prosperidad de México; la historia de los Ferrocarriles
Nacionales de México, ha registrado todo un proceso de es-
fuerzos, todo lo grande, todo lo bueno y lo útil desde los
primeros pasos del progreso de nuestro País, de ahí la im-
periosa necesidad de seguir inyectándole enormes cambios -
estructurales.

Sabemos de antemano que cualquier obra humana es per-
fectible y la acción en Ferrocarriles Nacionales de México
requiere de ello, por lo que considero se ha estado ante
un anhelo común de integración, modernización y transforma
ción para el bien del Organismo y del propio País.

En la Empresa Pública, Ferrocarriles Nacionales de
México, se hace necesario que se continúe con el proceso
de cambio en todas sus estructuras, y la situación Jurídi-
ca Laboral no puede ser la excepción, propósito fundamen-
tal del presente trabajo, enfocado al estudio de las cau-
sales de rescisión en su aspecto legal y contractual en -
relación con las reconsideraciones, aún cuando aquellas -
sean justificadas, establecidas en el mismo Contrato Colec-
tivo de trabajo, las cuales en un momento dado lo vuelven-
improductivo, ineficaz y hasta no competitivo, pues en el
procedimiento laboral existen precedentes, como el siguien
te criterio jurisprudencial:

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO. EL INCUMPLIMIENTO A LA REINSTALACION DE UN TRABAJADOR EN TERMINOS DE LA CLAU SULA 106 DEL CONTRATO COLECTIVO DE TRABAJO, MOTIVA EL PAGO DE SALARIOS CAIDOS.-Del examen de las diversas fracciones que integran el texto de la cláusula 106 del contrato colectivo de trabajo que rige las relaciones laborales entre Ferrocarriles Nacionales de México y sus empleados, se advierte que todo trabajador que haya sido despedido justificadamente en los términos de la cláusula 79 de ese mismo acuerdo colectivo, puede volver al servicio si colma las hipótesis previstas en la disposición primeramente identificada. Ahora bien, siendo tal reinstalación un derecho contractual del trabajador, se considera que una vez comprobada la causal del despido, igualmente deberá determinarse, si así procede, el tiempo en que el trabajador permanecerá separado de la empresa, período en el cual, evidentemente, no se generan salarios; pero si una vez transcurrido dicho plazo, no se reinstala al trabajador, resulta procedente condenar a la empresa al pago de los salarios caídos desde el día siguiente al del vencimiento del plazo, hasta que se haga efectiva la reinstalación, siguiendo la regla general que para casos esencialmente iguales deriva de los artículos 123, apartado 1, fracción XIII de la Constitución Federal, y 48 de la Ley Federal del Trabajo, pues resulta lógico deducir que si las ya mencionadas cláusulas solo permiten cierto período de separación del trabajo, cualquier tiempo que al mismo exceda recae sobre la responsabilidad del patrón.

Contradicción de Tesis 19/91.-Entre las sustentadas por los Tribunales Colegiados Quinto y Sexto en Materia de Trabajo del Primer Circuito.- 17 de febrero de 1992.-5 votos.-Ponente: Juan Díaz Romero.-Secretario: Alberto Pérez Dayán. Tesis de Jurisprudencia 3/92⁺.

El tema de las causales de rescisión en materia ferrocarrilera, establecidas en la cláusula 79 del Contrato Colectivo de Trabajo, revisten una singular importancia con la aplicabilidad de lo previsto en la cláusula 106 del mencionado contrato; por lo que considero que esa normatividad debe ser modificada de fondo.

2.-Indudablemente que de acuerdo a las disposiciones contractuales, el crecimiento de los recursos humanos ha sido desproporcionado, situación determinante en la economía y el progreso de los ferrocarriles; por lo que considero que dicho crecimiento debe ser analizado desde luego- previo estudio de las actividades eminentemente prioritarias en la Operación y Administración del Organismo Público Descentralizado.

3.-Desde los orígenes, en la mayoría de las Empresas Ferroviarias de varios países ha existido una relación muy estrecha entre los Ferrocarriles y el Estado, y en su

+ Junta Federal de Conciliación y Arbitraje. La Gaceta Laboral, No. 47, marzo-agosto de 1992. Pág. 102.

mayoría, ninguno de los países ha permitido el Estado a las Empresas privadas una libertad absoluta en la dirección de los Ferrocarriles. En México, las concesiones fueron terminadas desde 1987. Sin embargo, la experiencia, no solo en la explotación del transporte ferroviario, sino en otras ramas importantes, como Telefonos, las Instituciones de Credito, etc., nos ha demostrado que el Estado no puede ser rector en forma plena de la economía y a su vez de la productividad y explotación de los recursos naturales; por lo que considero que el Gobierno Federal, nuevamente debe otorgar concesiones a Empresas Privadas para la explotación de éste medio de transporte.

Conviene señalar que la H. Suprema Corte de Justicia de la Nación, ha sostenido el siguiente criterio Jurisprudencial: 'Las causales de rescisión establecidas en la Ley son de Orden Público, porque no se establecen en beneficio del trabajador o del patron, sino en beneficio de la sociedad en donde debe haber paz social, y una disposición de Orden Público no puede ser modificada por acuerdo entre particulares, como lo es el Contrato Colectivo de Trabajo, que no puede estar por encima de disposiciones de Orden Público y menos ir en contra su espíritu y texto expreso'. De acuerdo a lo anterior también es de considerar que las normas contractuales que rigen las relaciones laborales en los Ferrocarriles Nacionales de México, deben ser modificadas sustancialmente y en forma especial las disposiciones previstas en la cláusula 106.

4.-La cláusula de exclusión contenida en la fracción de la cláusula 79 contractual, además de que no se lleva a la práctica e inclusive hasta por resultar contradictoria, ya que se estarían lesionando los derechos de los trabajadores; ya que luego de haberlos recomendado, después a petición del propio Sindicato se les despide?, por lo que considero que dicha disposición debe ser derogada, porque jurídicamente la relación laboral solo existe en forma material entre el trabajador y la Empresa.

5.-Derogar lo dispuesto por la fracción II de la cláusula 79, del mencionado Pacto Laboral, pues la misma es de encuadrar dentro del concepto de faltas de probidad u honradez, a que se refiere la fracción III de la misma cláusula citada.

6.-Lo dispuesto en la fracción VI de la cláusula 79, de hecho se refiere a las faltas de asistencia al trabajo; por lo que considero deben ser eliminados los términos de: 'abandono de empleo', pues jurídicamente abandono de empleo y faltas de asistencia, son dos conceptos muy diferentes.

7.-Por último, las reconsideraciones a que aluden las disposiciones de la cláusula 106 contractual, en lo que se refiere a los despidos justificados en términos de la cláusula 79; desde luego atendiendo al principio de equidad y justicia social, considero conveniente que las mismas sean

reducidas a una o dos, así proceda el despido definitivo, sin responsabilidad alguna para la Empresa respecto a la reinstalación.

Aún cuando los Ferrocarriles Nacionales de México cuentan ya con más de cien años de vida, tienen todavía muchos años por delante, pues no obstante la presencia y el progreso de otros medios importantes de transportes competitivos, no ha surgido un sistema que tenga una capacidad superior o igual a la del Ferrocarril para poder desplazarlo, ya que éste en un solo viaje transporta grandes volúmenes de carga. Por lo que hago votos para que el futuro de los Ferrocarriles Nacionales de México sea de integración, de fortaleza y desde luego siga jugando ese papel importante y fundamental dentro del Sector Comunicaciones y Transportes de México.

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

BAZ GUSTAVO T. L. GAL' EDUARDO. Ferrocarril Mexicano. 3ra. Edición. Editorial Cosmos. México, 1977.

CAVAZOS FLORES BALTAZAR. Causales de Despido. Editorial: Trillas 2da. Reimpresión. México, 1986.

CAVAZOS FLORES BALTAZAR. El Derecho del Trabajo en la Teoría y en la Práctica. Edit. Blume. Barcelona, 1972.

FENELON M. K. G. Economía Ferroviaria. Editorial: Revista de Derecho Privado. Madrid.

FUENTES DELGADO RUBEN. Economía del Transporte Ferroviario.

GRESHAMAN CHAPMAN JOHN. La Construcción del Ferrocarril Mexicano 1837-1880. S. E. P. Dirección General de Divulgación. Méx., 1975. Traducción de Gómez Citriza Roberto.

H. POATSONORTH JOHN. Crecimiento Contra Desarrollo. S.E.P. Dirección General de Divulgación. México, 1976. Traducción de Julio Arteaga Hernández.

M. TOGNO FRANCISCO. Los Ferrocarriles. Universidad Nacional Autónoma de México. México, 1979.

MAX ORTEGA. Estado y Moviento Ferrocarrilero. Editorial: Ediciones Quinto Sol. Primera Edición, abril de 1988.

ORTIZ HERNANDEZ SERGIO. Los Ferrocarriles de México. 1ra. Edición. Ferrocarriles Nacionales de México. Méx. Dic. 87.

SANDLER RAUL. Manual para la Elaboración de Tesis Profesional de Derecho. Edit. E.N.E.P. Acatlán, UNAM Méx. 1982.

VILLANUEVA R. JORGE. Administración Simplificada. Cía. General de Ediciones, S.A. Quinta Edición, mayo-1980.

L E G I S L A C I O N

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.1992.

Contrato Colectivo de Trabajo. Celebrado entre los Ferrocarriles Nacionales de México, S. A., y Lineas Administradas, y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la Republica Mexicana. septiembre-1936, abril y octubre de 1937.

Contrato Colectivo de Trabajo. Celebrado entre Ferrocarriles Nacionales de México y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana. Oct. de 1990.

Constitución y Estatutos. Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana. Secretaria del Tra-

bajo y Previsión Social. Dirección General de Registro de Asociaciones y Organismos Coops. Subdirección de Reg. de Asocs. Oficio: 10. Exp. 10/609-12.

Ley Federal del Trabajo. 1992.

Ley Orgánica de los Ferrocarriles Nacionales de México. - Diario Oficial. 14 de enero de 1985.

Ley de Vías Generales de Comunicación y Reglamentos. Dirección General de Asuntos Jurídicos. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.- 1987.

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

Apéndice de Jurisprudencia 1917-1985.

Diario Oficial de la Federación.

Informes de la H. Suprema Corte de Justicia de la Nación. Cuarta Sala.

El Problema Ferrocarrilero de México. Vicente Fuentes Díaz. México, 1951.

Monografía de los Ferrocarriles Nacionales de México. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México, 1970.

Material de apoyo en cursos de capacitación: Administración General. México, 1987; Administración de Personal. Méx. nov. de 1986. Instituto de Capacitación Ferrocarrilera. Ferrocarriles Nacionales de México.

Riel Tendido. Gerencia de Vías y Estructuras. Ferrocarriles Nacionales de México. México, Sept. de 1992.

Semanario Judicial de la Federación.

Revista: Unificación Ferroviaria. Información Oficial del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la Rep. Mex.

Revista Ferronales. Ferrocarriles Nacionales de México. Gerencia de Comunicación Social.

Seminario de Capacitación de Abogados del Area de Recursos Humanos y Relaciones Laborales. Subdirección General de Recursos Humanos y Relaciones Laborales. Ferrocarriles Nacionales de México. Dr. Baltazar Cavazos Flores. Méx. 1987.

Seminario de Capacitación de Abogados del Area de Recursos Humanos y Relaciones Laborales. Subdirección General de Recursos Humanos y Relaciones Laborales. Ferrocarriles Nacionales de México. Expositores: Dr. Nestor de Buen Lozano y Lic. Carlos de Buen. Jurica, Queretaro, Sept. de 1991.