

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO
F A C U L T A D D E D E R E C H O

*Los Trabajadores de Autotransporte
Foráneo de Pasajeros en la Nueva
Ley Federal del Trabajo*

TESIS

que para obtener el título de

LICENCIADO EN DERECHO

presenta

CARLOS A. PERERA MORALES

MEXICO, D. F.

1971



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

*Esta tesis fue elaborada en el Seminario del
Derecho del Trabajo, a cargo del maestro
doctor don Alberto Trueba Urbina,
bajo la dirección del maestro
licenciado Carlos M. Piñera y Rueda.*

A MI PADRE,
*con la satisfacción de haber cumplido y con
el reconocimiento a sus inapreciables consejos.*

A MI MADRE,
*guía y sostén en mi diaria lucha y
por quien hoy realizo esta meta.*

A mis hermanos:

*María Matilde, Eva María,
Alberto y Eduardo, como
muestra de mi cariño hacia
ellos.*

*A la señorita Blanca Rosa Mejía
S., con amor y admiración.*

A mi maestro:

*licenciado Carlos M. Piñera R.,
como reconocimiento por sus
firmes consejos y dirección que
hoy fructifico en este trabajo
y que sin su valiosa ayuda no
hubiera realizado.*

*A mis maestros:
con profundo respeto a ellos,
que supieron encauzar mi
superación.*

*A mis amigos:
por los momentos inolvidables que
vivimos en nuestra Universidad.*

A don Antonio Mejía G.:
con agradecimiento por
sus múltiples consejos.

CAPÍTULO I

Introducción

1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS
 - a) *Etapa prehispánica*
 - b) *Etapa colonial*
 - c) *Etapa contemporánea*
(Comisión Nacional de Caminos)
2. EL VEHÍCULO DE MOTOR EN MÉXICO
3. EL SISTEMA DEL AUTOTRANSPORTE EN MÉXICO

CAPÍTULO I

Introducción

El presente trabajo tiene gran importancia debido a que sus etapas de crecimiento y desarrollo han ido evolucionando; debido a que su nacimiento y crecimiento están en relación con el avance de la actividad económica y social de la nación, por lo que encuentra sus propias raíces en la historia de nuestro pueblo y para esto es necesario una técnica jurídica de la más estricta realidad.

Así pues, el trabajo que presento parte de lo general a lo particular, es decir: primero se presenta un programa general del transporte, luego se trata al autotransporte, concretando, por último, en una empresa de autotransporte foráneo de servicio público de pasajeros, de concesión federal que, con el objeto de simplificar la exposición, se supone de primera clase, únicamente. Aun cuando se podrá apreciar que en la mayoría de sus aspectos la situación es común para la totalidad de los transportistas.

Para hacer una exposición del proceso evolutivo del transporte en nuestro país vemos que los transportes caminan en una forma simultánea de desarrollo económico, político y social en cualquier nación; y cómo, por lo tanto, repercuten en

la actividad y en múltiples aspectos de la vida nacional, ya que su progreso y vitalidad constituyen un sistema de irrigación de los pueblos, que, haciendo una comparación, puede ser como el sistema circulatorio que sostiene la actividad del cuerpo humano.

Vemos con esto que para el hombre, desde sus inicios, el principal problema fue el traslado, ya de su persona, ya de los productos que elaboraba, por lo que, conforme a su época, pensó en el transporte. Como primero veremos, con la evolución y progreso de sus pueblos fue viendo la manera de poder dirigirlo a otros, bien fuera para el comercio, bien para poder cumplir con una de sus principales funciones como es el aspecto social, que por naturaleza necesita de la convivencia, ya que el hombre jamás podría vivir aislado porque sus necesidades así lo requieren y no podría desarrollar factores tan importantes como son su capacidad económica, su nivel de vida colectivo, composición social; su comercio, tanto exterior como interior, su organización política y jurídica, etcétera.

1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS

a) *Etapa prehispánica*

Para hacer una breve exposición del proceso evolutivo del transporte en nuestro país es necesario remontarse a la época prehispánica, en donde éste aparece representado por la combinación de los factores *tameme-vereda*, que se cita solamente como un antecedente histórico representativo del primitivismo de esa época y que fue un oficio más que de tipo social, acorde con la fauna de nuestro país, que a consecuencia de

la extirpación de su primitiva población equina, hace tal vez 20,000 años, no proporcionaba ninguna especie animal utilizable como fuerza de tiro o de carga para el hombre. Ante esta difícil situación el *tameme* (cargador indígena) cumplió con su cometido al movilizar enormes volúmenes de carga a grandes distancias, promoviendo el intercambio comercial de los centros productores y de consumo de Anáhuac, con lugares tan remotos como Jalisco, Guatemala y Honduras. En forma análoga las veredas cumplían, además de su papel comunicativo, una función política consistente en mantener un férreo dominio sobre los pueblos sojuzgados, componentes del heterogéneo Imperio mexicana.

En Yucatán los mayas construyeron cómodas calzadas embaldosadas que unieron las ciudades de Chichén-Itzá, Uxmal y Mayapán, prolongándose a otras ciudades y zonas, incluyendo las distantes del Caribe. Calzadas que se han conservado a través de los años a pesar de las inclemencias del tiempo y del avance incontenible de la selva.

Las calzadas construidas por los aztecas son un vivo testimonio del avance de su cultura. Es suficiente mencionar que las actuales carreteras a Cuernavaca y Veracruz fueron construidas con base en los trazos de estos viejos caminos, que prometían una fluida corriente humana y de mercaderías, tan eficaz, que era normal la transportación de pescado fresco desde lo que actualmente es Veracruz hasta la capital del Imperio azteca por medio de un efectivo sistema de relevos.

La gran Tenochtitlán, construida sobre un lago, estaba comunicada con tierra firme por cuatro amplias calzadas; el resto del tráfico urbano se efectuaba por medio de canoas. Algunos de los centros que hasta hace poco tiempo han to-

mado auge turístico eran ya ampliamente conocidos y aprovechados como lugares de descanso, como es el caso del puerto de Zihuatanejo, Cuernavaca y algunas otras zonas situadas en las costas del Caribe y del golfo.

La explotación de esos caminos no se dejaba al azar, sino que eran regular y constantemente utilizados por la clase *pochteca*, comerciantes que promovían un intercambio de variadísimas mercancías, haciendo de nuestros mercados, como el de Tlatelolco, uno de los más organizados y surtidos de su siglo. Se previó en la legislación azteca que los viajeros, en caso de necesidad, podían disponer de los primeros dos surcos de los sembrados que bordeaban el camino para su alimentación durante el viaje.

En esta forma, ya fuera por medio de veredas o calzadas, puede afirmarse que nuestro país estaba primitivamente comunicado en casi todas las direcciones, marcando estos rudimentarios caminos la pauta para las modernas carreteras contemporáneas.

b) *Etapa colonial*

En tiempo de la Colonia se puede afirmar con certeza que el sistema de comunicaciones constituía ya un verdadero antecedente del transporte en general y del autotransporte en particular, al aparecer, en los campos y poblaciones de nuestro país, la bestia de carga y, como consecuencia, vehículos de tracción animal y vías terrestres de considerable extensión, elementos materiales introducidos en el esquema del transporte por los conquistadores, colonos y gobiernos virreinales. Como complemento de estas innovaciones surge un vasto

conjunto de actividades conexas, de suma importancia en el orden económico, impulsadas, principalmente, por el uso de la rueda y el arado.

Sin embargo, a pesar del conocimiento y uso de la fuerza animal, ésta no significó, como debía haberlo hecho, la liberación del *tameme*, que se siguió utilizando, prefiriendo los españoles la conservación de ese rudimentario medio de transporte, al prohibir a los indígenas el uso de las bestias de carga.

Las vías de comunicación de la Colonia nunca fueron suficientes para satisfacer sus necesidades en este aspecto, y mucho menos para lograr la vinculación regional, puesto que no fueron proyectadas para alcanzar este objetivo. Por otra parte influyó la orografía áspera de nuestro territorio, obstáculo insuperable para las fuerzas de la Colonia; además, la actitud de España, que deliberadamente postergó su desenvolvimiento para mantener la situación de atraso y aislamiento, favorable a los conquistadores.

La política seguida por España hizo que el país fuera organizado, casi exclusivamente, como productor de oro y plata. Esta política constituyó el motivo del atraso de la Nueva España durante tres siglos, representado por el estancamiento agrícola, insignificancia de la industria e insuficiencia del comercio, influyendo, además, el pensamiento de las corrientes colonizadoras que arribaron a las costas de América con el afán de enriquecerse mediante los negocios mineros, menospreciando las demás actividades y riquezas del país. Por esta importante razón la estructura vial y de transportes fue concebida atendiendo a la demanda minera; favoreciendo e incrementando, por disposiciones legales que abogaban, a la

industria y al comercio, cuyo principal objetivo era la apertura de caminos y la habilitación de puertos a través de los cuales pudiera fluir la riqueza minera hacia España.

Los grandes centros demográficos florecieron, casi invariablemente, al lado de los núcleos mineros, tales como: Guanajuato, Real del Monte, Taxco, Zacatecas, Fresnillo, Sombrerete y Parral, comunicados con la capital y Veracruz por caminos reales que actuaron como arterias conductoras del caudal de minerales preciosos que alimentaron la carrera de conquistas del Imperio español.

Durante esta época, y determinado por la industria minera, surge y se desarrolla el primitivo medio de transporte de la arriería, que apareció en nuestro territorio por todos los rumbos, extendiéndose hasta Centroamérica. Con respecto a la arriería cabe señalar que las recuas debían constar, por lo menos, de cinco bestias para cada arriero, para que resultara costeable conducir la carga.

En esta forma la Nueva España estuvo cruzada por caminos longitudinales y transversales que comunicaban con los diversos fundos mineros. Los longitudinales fueron dos: uno conectó a México con Santa Fe de Nuevo México, pasando por Pachuca, Guanajuato, Zacatecas, Durango y Chihuahua y con ramificaciones a San Luis Potosí y Monterrey; el otro comunicó a México con Guatemala, pasando por Oaxaca. Los principales caminos transversales fueron los siguientes: de México a Veracruz, por Orizaba; de México al mismo puerto, por Puebla y Jalapa; de México a Acapulco, por Cuernavaca y Chilpancingo; de Zacatecas a Nuevo Santander (Tamaulipas); de Guadalajara a San Blas; de Valladolid (Morelia) a Colima; de Durango a Mazatlán. También se construyó una

carretera de México a Toluca y, en general, se mejoraron otros caminos menores que conducían a los minerales.

Para darnos una idea de las dificultades e imperfecciones del transporte de esa época se incluye el siguiente fragmento de una relación publicada a fines del siglo xviii, que también hace referencia al gravamen que constituyeron los fletes en el comercio de la colonia: "En los caminos no se ve otra cosa que embarazos para transitarlos. Los pedregales, lodazales, barrancas y cuestras son muy frecuentes, y en los ríos y arroyos de alguna consideración no se halla más que un tal o cual puente, agregándose que los aguajes suelen estar a tan largas distancias, que los arrieros se ven precisados a andar dos jornadas regulares en un día o extrañar el camino por parajes peligrosos de mucho rodeo. Por estos inconvenientes tan notorios se experimentan precios excesivos en los fletes. En algunos parajes de adentro, en que la tierra es dura, llana, limpia de pedregales y sin ríos, hacen uso de las carretas tiradas por bueyes y conducen cada carga de maíz por dos pesos de flete en la distancia de ochenta leguas, cuando acá fuera, en la de veinte leguas, cuesta, por lo común, la misma carga de maíz, los propios dos pesos por flete."

Este fragmento nos pinta en forma clara los problemas y vicisitudes del transporte, así como su repercusión económica en esa época.

El barón de Humboldt, que visitó nuestro país a fines del siglo xviii, refiere que sería posible viajar de la capital de la República a Guanajuato, Durango, Chihuahua, Valladolid, Guadalajara y Perote en coche, pero a causa del mal estado de los caminos no se había establecido un carreteo

regular, predominando el uso de acémilas, por lo que millares de mulas y caballos formando grandes caravanas, generalmente conducidas por mestizos e indígenas, cruzaban los caminos de México.

A pesar de que durante este período se construyó el camino que iba de México a Acapulco, no se le dio a este puerto la importancia que merecía, por ser uno de los dos únicos puertos habilitados para el tráfico oceánico (el otro era Veracruz) ya que por sus muelles se enviaban las mercancías europeas con destino a Perú y a las Filipinas, y se recibían la plata peruana, las especies, sedas, perlas, porcelana fina y marfil, procedentes de Oriente. Al existir solamente dos puertos acondicionados al tráfico marítimo se hizo notorio el atraso de las vías respectivas, aparte del que ya hemos mencionado en lo referente a la comunicación terrestre.

En este estado de cosas sorprende a nuestro país la etapa de la Independencia y el liberalismo, situación que persiste hasta casi terminar la primera mitad del siglo XIX. Las condiciones deplorables por las que atravesaban la agricultura, la industria, el comercio y aun la minería; el monopolio de los escasos bienes en manos privilegiadas, y las convulsiones políticas, aunado todo esto a la exigua intercomunicación de los centros de actividad, produjo un estancamiento en la situación económica del país.

Este período de guerra civil y extranjera, en lugar de impulsar la construcción de medios de comunicación, contribuyó a acelerar la destrucción por efecto del tiempo y el descuido, al inutilizar algunos tramos y derribar puentes para obstruir la acción del enemigo. Se hallaba nuestro país tan atrasado en materia de comunicaciones, que las *diligencias*,

de nueve y doce asientos, eran prácticamente desconocidas antes de que se produjera la guerra con los Estados Unidos de Norteamérica, durante la cual fueron usadas como transporte de tropas por el invasor. Poco tiempo después, hacia 1849, se adoptaron en México para usos civiles. En el año de 1850 se estableció el primer servicio de diligencias, comunicando al puerto jarocho con la capital de la República; posteriormente se ampliaron estos servicios a otras ciudades.

Según los anuncios de un servicio de diligencias, en el año de 1859, sus tarifas resultaban elevadas considerando el poder adquisitivo de la moneda en ese tiempo, y existían diferencias de tarifas tratándose de personas que viajaran en el asiento interior o en el pescante; en sus horarios no se especificaban horas ni minutos, sino días probables; el viaje rápido de México a Veracruz se hacía de ocho a diez días. Además de la lentitud en los viajes había que agregar la incomodidad, resultado del mal estado de los caminos.

En su mayoría las diligencias siguieron las rutas inicialmente trazadas por los arrieros, soportando en consecuencia las múltiples peripecias con las que éstas tropezaban: pedregales, lodazales, barrancas, arroyos, etc. Además de todas estas dificultades se vino a agregar el peligro de los asaltantes, que se multiplicaron por todos los caminos en que circulaban diligencias, siendo, por todas estas circunstancias, una verdadera aventura hacer un viaje largo por este medio de transporte. Mientras las naciones más civilizadas disponían ya en ese tiempo de excelentes transportes y caminos (redes ferroviarias y carreteras) que respondían eficazmente a sus respectivas demandas económicas, políticas, sociales y culturales,

México se encontraba preso aun en las marañas del pasado.

A fines de 1850 fue inaugurado, también, el primer tramo de ferrocarril, que abarcaba un recorrido de 13 kilómetros entre Veracruz y un punto denominado El Molino. Asimismo se puso en servicio el ferrocarril México-Guadalupe Hidalgo. Y no fue sino hasta el 10. de enero de 1873, durante el gobierno del presidente Sebastián Lerdo de Tajada, cuando se puso en servicio el ferrocarril de México a Veracruz. La construcción de esta vía ferroviaria, que se llevó a cabo durante 23 años de turbulencia política y militar, y que hubo de vencer los obstáculos presentados por la orografía de nuestra patria, así como la limitación impuesta por la difícil situación económica de pueblo y gobierno, indica el primer gran esfuerzo por comunicar eficientemente puntos distantes. Asimismo nos indica la dependencia con el viejo continente al representar Veracruz una puerta hacia su civilización e ideología.

Mientras tanto, los caminos carreteros permanecían en un punto tal de olvido que, el 12 de junio de 1885, se dictó una ley en la que se ordenaba que el cuidado y conservación de los antiguos caminos estuviera a cargo de los gobiernos locales. Esta disposición vino a recaer en los municipios que se encontraban en ruinas, económicamente. En tal situación, los caminos carreteros y *reales* (de arriería) se convirtieron prácticamente en intransitables, con excepción de los que eran utilizados por las compañías de diligencias, que se veían obligadas a tomar la iniciativa en la conservación de los caminos por los que transitaban. Esa deplorable política se prolongó hasta el año de 1925.

Este largo período, que abarcó la etapa porfirista, se ca-

racterizó por el impulso al aspecto ferroviario, siendo el único que tuvo importancia en el campo de los transportes al producirse una desbordante inversión de capital norteamericano que, de acuerdo con su conveniencia, determinó el trazo y longitud de las vías, motivando, en la mayoría de los casos, su prolongación innecesaria con el único objeto de aprovechar al máximo el subsidio oficial por kilómetro construido.

Asimismo, este período de estancamiento en el transporte por caminos incluyó también la época revolucionaria, en que prácticamente se vivió a bordo de los ferrocarriles, siendo hasta entonces cuando se logró un positivo beneficio de la construcción de éstos, al servir de medio de contacto entre todos los sectores de la población, siendo posible que por primera vez en muchas generaciones, conociera los más lejanos rincones de la geografía de su patria.

c) *Etapa contemporánea* (Comisión Nacional de Caminos)

En 1925 se creó la Comisión Nacional de Caminos, que en sus inicios no siguió ningún programa debidamente planeado, sino que trató de comunicar a la capital con las ciudades más próximas, razón por la cual fue construida la carretera de México a Puebla. A partir de esa fecha los gobiernos mexicanos han dedicado su mayor atención a esta rama de las comunicaciones.

Esta actividad constructiva ha sido desarrollada casi exclusivamente por el sector público representado por la secretaría de Obras Públicas (actualmente Comunicaciones y Transportes) colaborando en ocasiones otras entidades oficiales. Sin embargo, es necesario extender aún más la red de ca-

rrerteras. Hasta 1963 la red caminera por cooperación entre estados y federación abarcaba 32,891.9 kilómetros, de los cuales están: en brecha 3,824.9 kilómetros; 5,157.5 kilómetros en terracería; 14,404.6 kilómetros revestidos y 9,504.9 kilómetros pavimentados. Además del fomento que se ha dado a la construcción de caminos por cooperación, se ha tratado de dar impulso a la intervención de los particulares en este programa constructivo. Ejemplo de dicha intervención está en la autopista México a Cuernavaca, que señaló el inicio de los caminos de peaje, tomando auge este tipo de carreteras a causa de que sus ingresos reinvertidos permiten la construcción de nuevas vías camineras.

En la actualidad la operación de estos caminos está a cargo de una institución descentralizada que se conoce con el nombre de Caminos y Puentes Federales de Ingreso.

Nuestro país ha concluido totalmente el tramo que le corresponde de la carretera panamericana, que atravesando por el centro del territorio mexicano, permite viajar desde Alaska hasta Panamá.

Para la construcción de esta red de carreteras nuestro gobierno ha tenido que recurrir a diversos medios a fin de allegarse recursos, siendo la primera de estas medidas la creación del impuesto que grava el consumo de gasolina.

Esta fuente de recursos, y otras similares, no eran aún suficientes para continuar con el plan constructivo que requería inversiones tan fuertes; por lo tanto, se tuvo que recurrir a préstamos interiores por medio de emisiones sucesivas de bonos. El primer decreto, autorizando una emisión de bonos de Nacional Financiera, se publicó en 1935, repitiéndose a partir de ese momento, con cierta frecuencia. Para tener una

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

2. EL VEHÍCULO DE MOTOR EN MÉXICO

La introducción del vehículo de motor en México tuvo efecto a principios del siglo, pero tuvieron que transcurrir aproximadamente 15 años para que estos vehículos se utilizaran en el transporte de pasajeros como servicio público, ya que anteriormente sólo constituían objetos de lujo y curiosidad. Se inició el servicio, primero, como coches de alquiler y, posteriormente, con motivo de una huelga de la Compañía de Tranvías en 1917, se improvisaron elementales camioncitos para cinco pasajeros, montando sobre bastidores de coche: viguetas de madera, tablas y manteado para transportar al público que utilizaba los servicios del tranvía. Antes se habían realizado intentos de implantar un servicio, más o menos regular, que fracasaron por razón del pésimo estado de las calles y la poca atención de las autoridades.

Pasada la huelga de los tranvías ya no fue posible para éstos recuperar toda su clientela, haciéndose el negocio cada vez más atractivo para los camioneros, que no tenían rutas específicas, anunciando indistintamente sus corridas.

Ante esta situación de anarquía pronto apareció el fantasma de la competencia, tanto entre los propios camioneros como con los tranvías, originando, a veces, actos violentos.

El nacimiento de la "línea" y de la "ruta" ocurrió de manera espontánea, por la imposición violenta que realizaron los camioneros que vivían y operaban en un mismo rumbo de la ciudad, al agruparse y no permitir que otras intentaran la explotación del trayecto que ya consideraban propio. Se entiende por "línea" el agrupamiento espontáneo de permisionarios que realiza un servicio de autotransporte en determinada ruta: y por "ruta" se conoce el itinerario fijo que sigue un camión en su servicio habitual.

En el año de 1918 se expidieron las primeras disposiciones reglamentarias con respecto al autotransporte, en las que se estableció la condición de obtener un permiso especial para circular, mismo que se obtenía cubriendo requisitos mínimos, dando por resultado la saturación de vehículos y haciendo incosteable la explotación. En 1922 se organizó una manifestación, que terminó en motín, para inconformarse con esta situación. A pesar de todo consiguió su objetivo al proceder el gobierno del general Obregón al cierre de "rutas", exigiéndose consecuentemente el agrupamiento en "líneas" para la aplicación de la nueva política de tránsito.

Con el fin de evitar pugnas por competencia desordenada se acordó la creación de un organismo que impusiera la armonía, constituyéndose el Centro de Choferes que, al unificarse con la Federación Camionera del Distrito Federal, dio origen a la Alianza de Camioneros de México, que al principio solamente agrupaba a las líneas del Distrito Federal, pero con el transcurso del tiempo, se anexaron a ella las líneas foráneas y los grupos organizados de transporte de las ciudades más importantes de la República.

El autotransporte foráneo se desarrolló bajo condiciones

similares a las ya descritas del transporte urbano del Distrito Federal, operando por libre iniciativa, sin restricciones ni reglamentaciones de ninguna clase por parte de los gobiernos locales ni federal, sin embargo, se aprovechó en gran parte la experiencia sufrida por los camioneros urbanos.

En la mayoría de los casos el camionero de servicio foráneo (que como en el caso del urbano era casi siempre a la vez propietario y chofer) iniciaba su servicio aun antes del establecimiento de carreteras, aventurando su equipo por brechas que el propio vehículo abría. Estos primeros camioneros, a través de penas indecibles, de esfuerzos inauditos, obtuvieron permisos arruinando su salud y economía, creando la necesidad del servicio. La Ley de Vías Generales de Comunicación, en un acto de justicia, asimila a estos pioneros incorporándoles a la jurisdicción federal para no quedar excluidos por competidores capaces de prestar un mejor servicio.

A partir de 1919 se emitió una copiosa legislación que reglamentaba la explotación de las carreteras mexicanas por los autotransportistas, viéndose incrementada y reformada sobre todo después de la iniciación de la política de carreteras de 1925.

A través de todas las legislaciones se han plasmado los aspectos que ha considerado el camionero de la ciudad de México, y, por extensión, el camionero nacional, como las conquistas del autotransporte, producto de las luchas gremiales iniciadas en 1917, siendo estos aspectos los siguientes: (apuntes del licenciado Febronio Díaz Figueroa).

a) Mexicanidad del autotransporte, que se controla mediante la presentación del acta de nacimiento de cada concesionario.

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

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

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

3. EL SISTEMA DEL AUTOTRANSPORTE EN MÉXICO

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

El transporte aéreo, que también está logrando un desarrollo notable por la rapidez incomparable que ofrece, desgraciadamente se limita a reducidos pesos y volúmenes en su carga, además de que el costo en ocasiones resulta prohibitivo para hacer uso constante de él; mismo motivo por el cual regularmente se emplea de preferencia para el traslado de urgencia, para grandes distancias, o para transportar mercancías de fácil descomposición.

Por lo que se refiere al movimiento de pasajeros preva-

lece una situación similar, presentando el autotransporte una situación intermedia con relación al ferrocarril y a la aeronave, ya que, con respecto al primero, resulta menos cómodo, compensando esta desventaja con la rapidez que ofrece y, con relación al segundo, compensa la lentitud del servicio con precios considerablemente más reducidos, mucho más al alcance del grueso de la población.

El transporte fluvial en nuestro país se utiliza principalmente en lugares inaccesibles para otros medios de locomoción, revistiendo una importancia raquítica en el marco económico de nuestra patria. El transporte por mar, ya sea de mercancías o de personas, no ha recibido la importancia que merece, ya que por lo regular su empleo se acostumbra para tráfico internacional y en una proporción muy limitada; por lo que hace el tráfico nacional la intensidad de su movimiento no hace justicia a la gran amplitud de nuestros litorales, ocupando un puesto de poca consideración en relación a los demás medios de transporte.

Según cálculos técnicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y del Banco de México, más de las tres cuartas partes de la carga total del país son desplazadas utilizando el autotransporte. Por lo que se refiere al transporte de pasajeros el porcentaje es mayor todavía.

CAPÍTULO II

Importancia económica y social del autotransporte, y situaciones jurídicas

1. IMPORTANCIA ECONÓMICA Y SOCIAL
2. SITUACIONES JURÍDICAS
 - a) *El autotransporte como un servicio público*
 - b) *Situaciones de hecho*
 - c) *Constitución en sociedades*

CAPÍTULO II

Importancia económica y social del autotransporte, y situaciones jurídicas

Los transportes guardan una situación especial ya que en el sentido económico no se les puede dar un término de producción como generadores de satisfactores, es decir, que no están identificados como una creación física, sino que son un aumento de utilidad a la materia ya existente, por lo que dentro del ciclo económico de la producción van a desaparecer la no utilidad impuesta por la barrera de la distancia.

En el caso del transporte de personas no se limitan estas actividades a una simple aportación de la utilidad de un bien, sino que vienen a constituir un servicio al usuario.

El transporte viene a ser, a la vez, una industria y un servicio público; está afectado por un sistema de precios que a su vez es movido por la oferta y la demanda, así como por el control que ejerce el Estado a su calidad de servicio público. En la industria del transporte, como en una sociedad organizada, su actividad se regula en pesos y centavos debido a la demanda individual que tiene cada usuario, como si fuera la venta de cualquier producto que se encuentra en el mercado; así como, también, es una demanda de tipo colec-

tivo, y el Estado debe ocuparse de asegurar la prestación de estos servicios para la satisfacción de las necesidades de la colectividad, ejerciendo a su vez un estricto control sobre los precios de los mismos.

El caso de los servicios que estudiamos se presta a una demanda inelástica, es decir, cuando cualquiera que sea la oferta del artículo y, en consecuencia, cualquiera que sea su precio, el monto demandado permanece constante. Una restricción a la oferta puede provocar el aumento del precio hasta el infinito por lo que el Estado está obligado a regular en una forma estricta la fijación de los precios para evitar un aumento exagerado. Sin embargo, en nuestro país la demanda de los servicios públicos en materia de transportes no es inelástica en forma definitiva, ya que existen servicios competitivos como los otros autotransportes que recorren las mismas rutas: ferrocarriles, compañías de aviación y compañías marítimas que navegan entre los diferentes puertos. Esto es favorable para la colectividad, pues la falta de control en los precios, es decir, la oferta exagerada, provocaría un aumento indiscriminado de tarifas, lo que lesionaría otros aspectos tales como: la seguridad en el transporte y la obligación de prestar el servicio.

1. IMPORTANCIA ECONÓMICA Y SOCIAL

Desde el punto de vista social se reconoce por la gran importancia que han ocupado las comunicaciones y los transportes en el desenvolvimiento económico y social de los pueblos.

En los siglos XIX y XX, con el desarrollo industrial mo-

dero que principia con los inicios de la revolución industrial inglesa —con la transformación técnica operada en la actividad textil— es cuando se presenta a los ojos de las demás ramas industriales lo que significan los nuevos medios de transporte para trasladar con eficacia y rapidez las materias primas y artículos terminados. Medios que se llegaron a satisfacer ampliamente con el uso del barco de vapor y del ferrocarril. Estos medios de transporte trajeron como consecuencia, a partir de la revolución industrial, una marcada influencia de los países adelantados sobre los del resto del mundo, creándose nuevas relaciones políticas, económicas y sociales, con un gran intercambio comercial entre personas de diferentes países.

En esta forma hemos visto que el transporte ha influido en los pueblos y en la producción de su riqueza, por lo que su progreso nos señala como aspectos sobresalientes:

1. Se propicia la división regional del trabajo. Adam Smith se percató de que la división del trabajo está limitada por la amplitud del mercado, especialmente en el caso de la división territorial del trabajo, pues sin transportes costeables debe limitarse la producción a un mercado puramente local, haciendo impráctica la especialización por regiones al elevarse desproporcionadamente los costos, que en este caso debemos considerar como de producción si se tiene en cuenta que el proceso productivo no termina hasta la etapa del consumo. Por tanto, el bajo costo del transporte beneficia a los consumidores en general a través de los precios bajos.

2. La costeabilidad del transporte, aplicada a la materia prima o al producto elaborado, favorece situaciones de competencia. En algunas industrias este factor reviste tal impor-

tancia para la vida de las mismas, que todas las leyes que regulan los servicios públicos de transporte prohíben los actos de discriminación en perjuicio de determinados usuarios.

3. En el aspecto de distribución, por medio del desarrollo de los métodos de transporte se ha favorecido, en la mayoría de los casos, la estabilización de los precios, evitando bruscamente fluctuaciones provocadas por la escasez o abundancia, en un momento dado, de determinado producto en determinada región, venciéndose estos fenómenos por la ampliación de las áreas de mercado.

4. Gracias a los transportes ha sido posible que tierras que se consideraban de un valor nulo hayan adquirido o aumentado su valor, así como la renta que producen; tierras fértiles y productivas cuya explotación resultaba antieconómica por falta de comunicación con los centros de transformación y de consumo.

Asimismo, se puede observar que la existencia de algunos grandes centros de población ha sido un fenómeno perfectamente ligado con la existencia de medios de transporte. Así, vemos que las poblaciones de importancia se localizaban en la antigüedad, y aún actualmente, al margen de vías navegables o cerca de los litorales y que, posteriormente, los nuevos centros demográficos surgen en el trayecto o las cercanías de vías férreas y carreteras.

5. Por último, el turismo y el conocimiento de los pueblos en el aspecto social, político e histórico, han sido favorecidos notablemente por los medios de comunicación adecuados que han permitido luchar contra la ignorancia, la barbarie, el despotismo, y otros muchos factores negativos propios de la vida de los pueblos aislados que no han alcan-

zado los beneficios de la civilización. Todo lo anterior podría resumirse en la vieja frase que dice: *Comunicar es civilizar*.

2. SITUACIONES JURÍDICAS

a) *El autotransporte como un servicio público*

El Derecho administrativo es el que se encarga del estudio de lo que es un servicio público. Este tiene su origen en las actividades desarrolladas por el sector privado y, a medida que se desarrolla, crece y adquiere más importancia y va siendo de mayor interés para la colectividad, el Estado va concentrando su atención en él, observando y vigilando su crecimiento; al principio, en calidad de policía, a través de simples medidas tendientes a lograr un mejor servicio para la sociedad, pero llegando, en ocasiones, al grado de hacerse cargo del servicio en virtud de su naturaleza social, ya sea en forma directa o por entidades descentralizadas o a través de personas de derecho privado, por medio del régimen de concesiones que es el revestimiento legal que ha tomado la autorización que permite al sector privado desempeñar actividades que en principio deben corresponder al Estado por su propia naturaleza de carácter social.

Así, pues, dentro de los servicios públicos se encuentra el autotransporte, que empezó en lo primitivo con un grupo de personas que a base de sacrificios fue logrando adquirir un permiso o concesión, dados por el Estado para la explotación de los caminos y, poco después, arriesgaba un camión, siendo los mismos propietarios los trabajadores de sus vehículos, para dar un servicio de interés público, es decir, para toda

la colectividad, logrando con esto una relación tanto jurídica, como económica, política y social entre habitantes de diferentes estados de la República. En la actualidad ha llegado a ser una de las pocas industrias en las que el capital de los mexicanos es invertido en su propio país y en la que la mayoría de la clase antes trabajadora ha llegado a ser propietaria. El pueblo, pues, debe formar un frente para que el gobierno no llegue a hacerse cargo de ella directamente convirtiéndola en organismo descentralizado y frenando su desarrollo, como ha sucedido en otros casos, de los que podemos mencionar algunos como la actividad educacional, el correo, el telégrafo, la constitución de vías de comunicación, etc.

Los tratadistas no se han puesto de acuerdo en el alcance del término *servicio público*, pero todos dicen que dicha actividad corresponde al Estado o que por lo menos debe estar regulado y contratado por el mismo.

Existen varias definiciones que a continuación vamos a mencionar.

Roger Bonnard sostiene que:

“Los servicios públicos son organizaciones que forman la estructura misma del Estado y, además, haciendo una comparación organicista, se puede decir que los servicios públicos son las celdillas componentes del cuerpo que es el Estado y que, considerado desde el punto de vista realista, el Estado se presenta como constituido por el conjunto de servicios públicos.”

Según Leon Duguit, el servicio público es: “Toda actividad cuyo cumplimiento debe ser asegurado, regulado y controlado por los gobernantes, porque el cumplimiento de esa actividad es indispensable para la realización y desarrollo

de la interdependencia social y es de tal naturaleza que no puede ser realizada completamente sino por la intervención de la fuerza gubernamental.”

Gaston Geza opina: “Decir que hay servicio público equivale a decir que para dar satisfacción regular y continua a una categoría de necesidades de interés general, los agentes públicos pueden aplicar los procedimientos de Derecho público, o sea, en régimen jurídico especial y que la organización del servicio público puede ser modificada en cualquier momento por las leyes y reglamentos, sin que ningún obstáculo superable de orden jurídico pueda oponerse.”

En las anteriores definiciones se puede apreciar que para Leon Duguit el servicio público es una actividad que debe ser ejercitada por el Estado. Para Geza, la característica es el régimen jurídico aplicable a esa actividad, y para Bonnard es el medio o la organización necesaria para desarrollar la propia actividad.

El maestro Fraga dice que es una actividad concreta, mediante la cual se presta un servicio de carácter económico o cultural, dando como definición del servicio público la siguiente: “Una actividad destinada a satisfacer una necesidad colectiva de carácter material, económico o cultural, mediante prestaciones concretas e individualizadas sujetas a un régimen jurídico que les imponga adecuación, regulación y uniformidad.”

Además, sostiene: “El servicio público es una actividad particular, controlada y regulada en un principio por el poder público y, posteriormente, actividad propia de éste que puede delegarse a la iniciativa privada, sujeta al acto-concesión que establece un equilibrio entre el interés público y el interés privado del concesionario.”

Por lo que vemos, el autotransporte, siendo un servicio público, es una actividad particular, controlada y regulada por el poder público, o sea el Estado que es el originario de ese derecho que puede ser desempeñado por particulares, cuando la aptitud gubernamental no es suficiente para lograrlo, entonces se somete a una autorización de un acto-concesión mediante el cual se logran diferentes objetivos por los particulares.

El acto-concesión es un acto mixto, compuesto por tres elementos, condicionados unos a otros, que son:

a) El acto reglamentario. Establece requisitos que deberán observarse tanto por los particulares como por el Estado. Obliga al poder público a estar pendiente de las necesidades cambiantes de los usuarios, para que, en función de éstos, imponga las modificaciones y transformaciones necesarias, mediante el estudio técnico de los problemas de operación del servicio, tendientes a lograr la mejor satisfacción del interés público.

b) El acto-condición. Es el intermedio que condiciona la atribución a un caso concreto de la situación prevista por la ley; en otras palabras, establece las condiciones mínimas de prestación de servicios, considerando las características y modalidades del mismo en relación a las zonas donde se opere, clase del servicio, calidad del vehículo, etcétera.

c) El acto-contractual. Por medio de este acto se establece una garantía, para el concesionario, de obtener las utilidades justas que mantengan su equilibrio financiero de manera que se encuentre en aptitud de solventar los cargos que el Estado le imponga, así como de recuperar la inversión.

Por todo lo anterior, el autotransporte, como un servicio público, no puede ni debe estar sujeto a los caprichos o incapacidades de los concesionarios, pero tampoco al arbitrio de resoluciones unilaterales de los representantes del poder público, sino que deberá, debidamente reglamentado, resolver las modalidades que se presenten, por medio de organismos técnicos, para evitar irregularidades que redunden en perjuicio del servicio.

b) *Situaciones de hecho*

Durante los 300 años de dominación colonial, como es fácil suponerlo, todas las riquezas y medios de producción estuvieron en manos de los conquistadores inmigrantes, que constituían una casta dominante y reducían a los hijos legítimos del país al peonaje y a la servidumbre.

El Plan de Iguala, producto de la Independencia, dejó establecido en su articulado el respeto a la propiedad, por lo que la independencia sólo fue desde el punto de vista político, prevaleciendo en el aspecto económico la misma situación.

La Constitución, nacida del período revolucionario, sigue acatando en lo esencial el espíritu del Plan de Iguala y, consecuentemente, continuó negando al indígena o mestizo la oportunidad de elevarse siquiera a la categoría económica de concesionario.

Surge entonces la actividad del autotransporte que haría alcanzar los beneficios de este progreso a todos los estratos sociales y económicos de la población. Por razón de la importancia que revestía, no se debía permitir una libertad absoluta carente de planeación y control que acarrearía la existen-

cia de recursos ociosos, haciendo de esta actividad un tributario de la industria automovilística extranjera; por otra parte, no resultaba factible el establecimiento del Estado-gerente, que aun en economías depuradas adolece de múltiples y graves problemas. En consecuencia, se llegó a la conclusión de que lo más conveniente sería la aplicación a esta actividad del régimen de concesiones privadas, pero otorgadas a personas físicas y no a empresas capitalistas que acarrearían la integración de los temibles monopolios.

Como consigna a la letra el señor Mazin Cervantes en su libro *Los autotransportes y el Estado*: “Los legisladores revolucionarios comprendieron que, no necesitándose grandes inversiones, el progreso general estaba brindando la oportunidad de ir remediando muchas cosas:

a) Elevar al mexicano por nacimiento a la jerarquía económica de concesionario.

b) Hacer del autotransporte, inmediatamente, una almaciga de células económicas auténticamente nacionales, orgánicamente opuestas al semicolonialismo.

c) Consecuentemente contribuir, con esas concesiones, en pro de la instauración de la genuina economía nacional.

En la Ley de Vías Generales de Comunicación vigente se llevó a cabo la exclusividad concesionaria para los nacionales de origen que dio como consecuencia la pequeña propiedad, llamada por los economistas la “producción pluralizada” dando una mejor distribución y una estabilidad social a las empresas de autotransporte.

Cuando al mexicano por nacimiento se le elevó a la cate-

goría de concesionario, se le dio la oportunidad de mantener y hacer crecer su propia fuente de trabajo llegando a liberarse de la servidumbre ancestral a la que estaba sujeto, por lo que llegaría a progresar conforme a su esfuerzo, formando un patrimonio para su propia familia y además contribuyendo al desarrollo económico nacional.

Fue así como se abrieron nuevas brechas en la comunicación, en las que gran parte de socios y dirigentes de las empresas, siendo pioneros y manejando sus propios vehículos, empezaron a transitar, duramente, por los caminos que después serían las carreteras que cruzan nuestro territorio.

Las concesiones —al irse generalizando para la prestación de servicios que nos ocupa la ley de concentración— se fueron manifestando en grupos pertenecientes a una misma ruta foránea, llegando a integrar las llamadas “líneas”, que vinieron a desembocar en un nuevo tipo de sociedad para servicios públicos que no estaba previsto en la Ley de Sociedades Mercantiles. No sabiendo qué hacer se intentó dar marcha atrás reformando la disposición legal que acababa de crear la individualización concesionaria para los mexicanos por nacimiento, para poder evitar problemas y darles la forma de cualquiera de las sociedades existentes.

Al intento de retroceso hubo oposición de personas que ya se habían adaptado a esa forma, debido a que era una clase de pocos recursos y, ante esta situación, se resolvió que se aceptaran las sociedades de transportes con permisionarios individuales que conservaban la propiedad de su camión y la titularidad de su permiso o concesión, con lo que llegarían a constituir la sociedad dentro del marco de las necesidades mercantiles existentes.

La resolución que se tomó resultó inadaptable, pues lo único que se logró fue ponerle máscara de sociedades anónimas o de responsabilidad limitada a las agrupaciones de concesionarios, ya que las sociedades, en sí, no eran concesionarias ni dueñas de las unidades. Los concesionarios aportaban el camión y el permiso únicamente "en goce", por lo que las sociedades no podían ser transportistas ni lucrativas, y en consecuencia estaban en imposibilidad de constituir reservas legales o estatutarias, siendo esto sólo un ejemplo de su inadaptableidad.

Desde el punto de vista fiscal surgió el desconcierto después de la enmienda o reforma por la cual los permisionarios, incluso los que manejaban personalmente sus vehículos, debían formar sociedades, dejando de ser personas físicas para el fisco en virtud de una escritura social impuesta por la Secretaría de Comunicaciones; pero lo seguían siendo por la misma salvedad o condición del "en goce", estipulado en las propias escrituras y porque esas sociedades no eran, no podían ser, lucrativas. Eran una especie de mutualidades administrativas que, para poder cumplir con las disposiciones fiscales (actualmente impuesto sobre productos del trabajo, impuesto para la enseñanza, etc.), se vieron precisadas a manifestar ante los oficios fiscales como sindicatos patronales, lo que efectivamente eran en la más estricta realidad funcional, sin perjuicio de que la Secretaría de Comunicaciones los obligara a sostenerse ante terceros como sociedades mercantiles. En tal virtud para el fisco eran, en muchos casos, sindicatos patronales y, para Comunicaciones, sociedades mercantiles y, como tales, no eran personas físicas sino morales; pero los integrantes de esa sociedad seguían siendo, tanto como para una como

para otra dependencias estatales, concesionarios y propietarios de sus camiones.

Por las razones expuestas las líneas, al constituirse, tomaron la forma de uniones de permisionarios o sindicatos de propietarios, para que posteriormente, y por exigencias del gobierno, tuvieran que adoptar la forma de sociedades mercantiles o cooperativas, aunque de hecho siguieran —y siguen actualmente— funcionando como en un principio, creándose una inestabilidad constante producto de una posición legal imprevista.

Podíamos, con esto, llegar a una pregunta, el porqué no se reorganiza de raíz el funcionamiento de estas agrupaciones con el objeto de formar verdaderas sociedades mercantiles, que funcionaran como tales de hecho y derecho, empezando por transferir a las mismas las propiedades de las personas físicas a cambio de acciones y, partiendo de esta base, funcionar en un 100% con las características de toda sociedad mercantil.

Una parte de la respuesta a esta pregunta ha quedado contestada al haber descrito el origen y el proceso de desarrollo de este tipo de actividad, que ha evolucionado con las exigencias sociales y económicas de nuestro pueblo.

La otra parte quedaría contestada de la siguiente forma:

El permisionario o concesionario invierte buena parte de trabajo personal en la atención, mantenimiento y administración de su vehículo; trabajo cuyo costo estimado no aparece en los gastos de operación, acarreando como consecuencia un abarataamiento en el costo del servicio que, de otra forma, al ser el socio de la empresa simple y llanamente accionista, se limitará a cobrar la porción que le corresponda en dividendos,

olvidándose por completo del funcionamiento de las unidades, que vendrá a quedar a cargo de personas especializadas cuyos sueldos, gastos u honorarios harían crecer en tal forma los costos que sería indispensable aumentar las tarifas, ocasionando esta situación la imposibilidad de hacer frente a servicios competitivos como los ferrocarriles, que se pueden dar el lujo de operar permanentemente con pérdida. El hecho es que nuestro país se sabe que cuenta, en materia de transportes, sobre todo de pasajeros, con tarifas de lo más reducido, en comparación con otros países.

c) *Constitución en sociedades*

Después de las transformaciones señaladas, las agrupaciones de permisionarios, siempre al margen de cualquier situación legal en cuanto a las sociedades mercantiles, llegaron a tener una vida artificial y de completa inseguridad; se llegó a la conclusión de que había de encajarlas en algún tipo de sociedad de las consignadas en las leyes mexicanas. Así, pues, se presentaban como posibles tipos de sociedades, más o menos aproximadas o adaptables al medio autotransportista de nuestro país las siguientes:

a) Sociedad civil

En un principio se consideró lo más adecuado por el hecho de que la agrupación o sociedad en sí no obtenía ningún tipo de resultados, ya que, como quedó explicado, las utilidades o pérdidas, en su caso, en forma íntegra repercuten en los permisionarios que la integran, haciendo la sociedad, exclusivamente, las veces de intermediario entre el usuario y

el permisionario, no causando para sí ningún beneficio como producto de operación de la misma. Es decir, la sociedad considerada en una forma independiente no perseguía ningún fin de lucro.

En principio no hubo objeción alguna de ninguna autoridad, pero algún tiempo después de su constitución apareció el rechazo absoluto por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (ahora Secretaría de Comunicaciones y Transportes) ya que se consideró que, aun con los argumentos expuestos, la realidad era que en este tipo de agrupaciones se perseguían fines lucrativos, aun cuando fuera indirectamente, ya que se realizaba, de hecho, una actividad perfectamente mercantil que, en una forma o en otra, era origen de beneficios que irían a repercutir en el patrimonio de sus integrantes.

Con esta forma de rechazo oficial quedan descartadas las sociedades civiles.

b) Sociedad cooperativa

La Ley General de Sociedades Cooperativas y su reglamento, se limitan a señalar las condiciones que debe tener una sociedad cooperativa:

1. Estar integrada por individuos de la clase trabajadora que aporten a la sociedad su trabajo personal, cuando se trata de cooperativas de productores; o aprovisionen a través de la sociedad o utilicen los servicios que ésta distribuye cuando se trata de cooperativas de consumidores.

2. Funcionar sobre principios de igualdad en derechos y obligaciones de sus miembros.

3. Funcionar con número variable de socios nunca inferior a diez.

4. Tener capital variable y duración indefinida.

5. Conceder a cada socio un solo voto.

6. No perseguir fines de lucro.

7. Procurar el mejoramiento social económico de sus asociados mediante la acción conjunta de éstos en obra colectiva.

En el título segundo, capítulo II, artículo 56 de la Ley General de Sociedades Cooperativas, las cooperativas de producción se aproximan bastante a la naturaleza de las agrupaciones de permisionarios, aunque se puede captar la diferencia fundamental de que aun cuando el socio aporta capital y trabajo, resulta poco apegado a la realidad el hecho de que todo personal que labora en la empresa tendría que ser socio de la misma, ya que se percibe claramente la diferenciación entre capital y trabajo aplicado colectivamente (de servicio y administrativo propiamente dicho).

En la Ley de Vías Generales de Comunicación de 1940, durante el período presidencial del general Lázaro Cárdenas, se consignó como obligatorio para los autotransportistas constituirse en sociedades cooperativas. Las agrupaciones que así lo hicieron en su mayoría fracasaron por falta de material humano que las pudiera administrar con la capacidad y honradez necesarias. Los que no estuvieron de acuerdo con esta disposición promovieron amparos, con los que obtuvieron la suspensión de los actos reclamados para no constituirse en este tipo de sociedades. Así permanecieron las cosas hasta que en 1947 se reformó el capítulo II, título II, libro segundo de la Ley de Vías Generales de Comunicación y en 1949, por decreto presidencial, se dictó el reglamento al ca-

pítulo de explotación de caminos del ordenamiento antes citado, vigente a la fecha, en donde se estableció la libertad para las empresas de autotransporte de constituirse en cualquier tipo de sociedad de los señalados en las leyes del país, con la única salvedad de las sociedades cuyo capital está total o parcialmente representado por acciones al portador, de acuerdo con lo dispuesto por el texto legal que se transcribe posteriormente.

c) Sociedades de responsabilidad limitada

Las principales características de este tipo de sociedades son:

1. Giran bajo una razón social formada con el nombre de uno o varios de los socios, o bajo una denominación.
2. La responsabilidad de los socios se limita al importe de sus aportaciones.
3. No pueden tener más de 25 socios.
4. Su capital no puede ser menor de \$ 5,000.00.
5. Se requiere consentimiento de los demás socios para la cesión de partes sociales.
6. Deberán celebrarse asambleas de socios en las que, mediante el cuórum correspondiente podrán tratarse:
 - a) Balance
 - b) Distribución de utilidades
 - c) Consejo de vigilancia
 - d) Nombramiento de gerentes
 - e) Autorización de partes sociales
 - f) El requerimiento de aportaciones suplementarias
 - g) Modificaciones al contrato social

- h) Aumento o disminución de capital social
- i) Disolución anticipada de la sociedad, etcétera.

A grandes rasgos se puede apreciar que la sociedad de responsabilidad limitada, con algunas adaptaciones, sería aplicable a las agrupaciones de permisionarios; pero con la dificultad fundamental de la limitación en el número de socios a veinticinco, ya que con base con la idea que se ha dado de ese tipo de agrupaciones, podemos deducir que su formación y crecimiento están basados en la pluralidad de pequeños propietarios (salvo algunas excepciones) como es la intención del legislador que ha reglamentado esta rama de la industria.

Podrán existir algunas otras divergencias que en una o en otra forma pueden allanarse; pero la limitación indicada prácticamente descarta la adaptación de esta forma de sociedades, salvo que lo permita la magnitud de la empresa.

d) Sociedad anónima

Con las características resumidas que a continuación se señalan:

1. No tiene razón social, sino denominación.
2. Los accionistas sólo responden por el importe de sus acciones.
3. Emiten acciones.
4. Capital social mínimo \$ 25,000.00.
5. Mínimo de personas que la pueden constituir, cinco.
6. Administración a cargo de un consejo de administración o de un administrador.
7. Vigilancia a cargo de uno o varios comisarios.
8. Deben celebrar asambleas de accionistas;

Ordinarias: Balance.

Distribución de utilidades.

Nombramiento de consejeros y comisarios.

Otros asuntos que no sean propios de las extraordinarias.

Extraordinarias: Prórroga de la duración de la sociedad.

Disolución anticipada de la sociedad.

Aumento o reducción del capital social.

Cambio de objeto de la sociedad.

Cambio de nacionalidad de la sociedad.

Transformación de la sociedad.

Fusión con otra sociedad.

Emisión de acciones privilegiadas.

Amortización de sus propias acciones y emisión de acciones de goce.

Emisión de bonos.

Cualquier otra modificación del contrato social.

Los demás asuntos por los que la ley o el contrato social exijan un quórum especial.

Este es un tipo de sociedad diferente, en su estructura jurídica, a los demás; encaminado a empresas de grandes capitales y de gran magnitud, por lo que no pueden estar aisladas sino reunidas en asociación de personas con capital suficiente para no fracasar, ya que, en veces, tiene una duración que rebasa los límites de la vida y sigue por varias generaciones.

Esta sociedad, en sí, es la más apropiada para el desarrollo y crecimiento de las empresas, tiene muchas complicaciones y problemas, pero es la más completa, por lo que es el tipo más adoptado por los autotransportistas, aun cuando también existen sociedades cooperativas, pero al cabo del tiempo tienden a convertirse en sociedades anónimas.

En sí, es la sociedad anónima la que más atractivos ofrece; en ella se encuentra un número ilimitado de pequeños propietarios, es decir, cada permisionario conserva, de hecho, la propiedad de su vehículo y su permiso o concesión, aunque la ley prevé que la sociedad sea propietaria de bienes señalados, bien porque el permiso o concesión sean expedidos a favor de la misma o porque haya una transmisión de la posesión de los bienes de la persona física o permisionario a favor de la sociedad, pero ésta es únicamente de forma, ya que en realidad siguen siendo de la persona física.

La sociedad es administrada solamente en cuanto a la explotación del servicio, y los socios se limitan únicamente a la aportación de capital necesario para el funcionamiento de la sociedad. Es decir, para que una persona física pueda circular su vehículo haciendo uso de su permiso o concesión en la empresa, debe adquirir, además, una o varias acciones o títulos de acciones que le adjudiquen una parte proporcional del capital en relación con los bienes que está aportando o ha aportado la administración y que, en sí, administra, por lo que éstos sólo aparecerán en la contabilidad de la sociedad, bajo el rubro "cuentas de orden" como bienes de administración.

Por lo regular mensualmente se saldan las cuentas de resultados, sacando la utilidad o participación de pérdidas de los miembros de la sociedad, ya que la empresa es una simple intermediaria y no tiene pérdida ni utilidad, resultando absurdo que una empresa que ha tomado la forma de sociedad anónima, típica sociedad mercantil, no persiga fines de lucro. En estas circunstancias el único causante de los efectos fiscales es el mismo permisionario, quedando intacto el patrimo-

nio, que no se puede modificar por aportaciones o retiros que se hagan del capital.

En este tipo de sociedades, existen algunos puntos que no se pueden modificar, como son:

1. No se puede cambiar el objeto de la sociedad, ya que el objeto y la vida misma de la empresa están ligados a las concesiones otorgadas a sus integrantes.

2. También es inadecuado hablar de cambio de nacionalidad, ya que la ley consigna que esta actividad sólo puede ser para mexicanos por nacimiento, por lo que las acciones sólo pueden ser nominativas.

Con estos puntos, y otros muchos más que podríamos seguir encontrando, las sociedades anónimas que se encuentran dentro del autotransporte no encajan muy bien, pero con todo y eso hay una gran tendencia a adoptar este tipo de sociedades de capitales.

CAPÍTULO III

El autotransporte y el Estado

1. EL AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS, DE CONCESIÓN FEDERAL
2. EL PROGRAMA NACIONAL DE TERMINALES DE AUTOBUSES
3. ASPECTOS POLÍTICOS Y SOCIALES DE LOS TRANSPORTES

CAPÍTULO III

El autotransporte y el Estado

En México, donde la mayoría de los problemas se resuelven partiendo del interés particular para derivarlo al interés público, donde todo se improvisa y todo nace como una inspiración es lógico que no se adviertan ciertas situaciones importantes como, por ejemplo, cuando un autotransportista percibe beneficios económicos el Estado fija sus miras sobre dichos beneficios y no en los que pueda recibir tal o cual número de ciudadanos que hacen uso de su servicio si, en vez de en las condiciones acostumbradas, se les proporciona con toda clase de comodidades.

Las carreteras nacieron en México no para servir al transporte por ferrocarril, sino para establecer una competencia franca y decidida con él. Nacieron sin objetividad, ya que, generalmente, se construyeron paralelas a las vías férreas, dejando sin contacto zonas importantísimas para nuestro desarrollo que debían haberse considerado dentro de un proyecto de red carretera que tendiera a nuestro progreso. Esto trajo por resultado que el autotransporte y el ferrocarril compitieran por transportar pasajeros y mercancías de una sola ruta, dejando en el olvido a los de todas las demás.

Así pues, otros tantos problemas, nacidos de la improvisación, han entorpecido el desarrollo del autotransporte en México, como debiera esperarse.

1. EL AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS, DE CONCESIÓN FEDERAL

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes realiza estudios y evaluaciones de rasgos generales de operación, así como las características del autotransporte de pasajeros de concesión federal, con el fin de sentar bases para otras investigaciones especializadas en la materia y planear la posibilidad, a corto plazo, del conocimiento más completo de los problemas de esta actividad, dada su enorme importancia.

Los aspectos más importantes de dichos estudios se refieren a los siguientes temas:

a) El autotransporte de pasajeros, de concesión federal. Datos generales.

b) Principales características de las empresas de autotransporte.

c) Datos básicos sobre la operación del servicio de autotransporte de pasajeros, de concesión federal, en la República.

d) Caminos y autotransporte de pasajeros, de concesión federal.

e) Población servida.

f) Generación de tránsito y planeación preliminar de localidades terminales.

I. *Definiciones*

El autotransporte de pasajeros constituye un servicio

público y puede estar a cargo solamente de quien tenga la correspondiente autorización del Estado. Así, éste concede a una persona física o jurídica el permiso para explotar un servicio durante cierto tiempo, sujetándose dicha persona a las condiciones que imponen las leyes y a las que se estipulan en particular; obviamente, la prestación del servicio concesionado es obligatoria. Son concesiones federales aquellas que corresponde otorgar, precisamente, a la federación, por ser materia de jurisdicción federal.

Servicio público. El transporte de personas por caminos de jurisdicción federal se considera un servicio público. Por éste se entiende la actividad que satisface una exigencia colectiva de carácter económico mediante prestaciones que deben ser regulares, continuas y uniformes.

Permiso. La ley señala, respecto a la explotación del servicio público de autotransporte de pasajeros, cuándo deben otorgarse concesiones y cuándo permisos, aunque éstos, verdadera excepción, se conceden en algunos casos previstos legalmente y, en otros, dejados a juicio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (S.C.T.). La operación es también permitida cuando ocurren demandas extraordinarias por el servicio.

Empresas de autotransporte. En una de las acepciones corrientes del término se hace referencia a la empresa controlada por una sola persona, o bien, a la que supone la asociación de varias. Así, se entiende por empresa toda persona física o jurídica que realiza el servicio público de autotransporte de pasajeros, de concesión federal.

Servicio de autotransporte de primera y de segunda clases. El servicio de primera clase se distingue del de segunda por

que hace menor número de paradas durante el trayecto, por ser más veloz y cómodo y, finalmente, por la aplicación de tarifas diferenciales.

Servicio de autotransporte mixto. Satisface la necesidad de transportar personas y objetos en un mismo vehículo, cuyo interior, para ese efecto, se encuentra dividido en dos partes.

Servicio de autotransporte de segunda clase y mixto. Es el que prestan empresas autorizadas para operar ambos servicios indistintamente. Su actividad no pudo ser desglosada en razón de la estructura de las fuentes consultadas.

Horario. El servicio público que nos ocupa se presta conforme a horarios previamente estudiados y aprobados por la S.C.T., sujetos a revisiones y modificaciones, ya sea por iniciativa de la empresa o de la propia S.C.T.

Los horarios contienen, fundamentalmente, datos relativos al número de kilómetros de la ruta. Localidades servidas por la empresa, horas de llegada y de salida de las unidades y número de las corridas.

Rutas. Refiérese al recorrido autorizado que se efectúa conforme itinerarios determinados.

Línea. En su empleo corriente esta palabra denota la empresa, persona física o jurídica que presta el servicio.

Tramo. Recorrido parcial de la ruta.

II. *Principales características de las empresas de autotransporte*

Dispone la Ley de Vías Generales de Comunicación que las empresas dedicadas a prestar el servicio público de autotransporte de pasajeros deben estructurarse como sociedades

mercantiles, con las ventajas que tiene esta asociación. El concesionario, así, puede optar por la diversificación de riesgos, por la atracción de recursos financieros, o bien, por una responsabilidad hasta por la parte aportada en el capital social, por ejemplo. Es frecuente la organización en sociedades cooperativas, y no es raro encontrar empresas que coordinan su actividad para prestar el servicio en toda una ruta o en sólo un tramo de la misma.

Operan en México alrededor de 800 empresas de auto-transporte de concesión federal, incluyéndose concesionarios y permisionarios, sean personas físicas o jurídicas. De dicho total, alrededor de un 50% corresponde al servicio de segunda clase; un 22% tanto al de primera como al mixto y, finalmente, 5% en números redondos, al llamado servicio de segunda y mixto.

La mayoría de las empresas en operación controla, individualmente, pequeño número de unidades: el 83% de las negociaciones de autotransportes manejan entre 1 y 10 unidades y apenas el 0.3% de las empresas equivalente a tres sociedades, tienen entre 151 y 200 camiones.

Hablemos del control que las empresas ejercen sobre las unidades para el transporte de pasajeros. Las pequeñas empresas, o sea las que poseen entre 1 y 20 camiones, representan alrededor del 46% de la industria; las medianas, que manejan de 21 a 75 camiones, un 29%, y, por último, las grandes, que controlan entre 76 y 200, significan el 25% de las unidades en operación; así, pues, hay tendencia hacia la concentración del control de los camiones. No obstante, la situación actual revela dispersión aceptable de la propiedad de las unidades, aunque tal dispersión podría ser aparente.

En efecto una empresa puede adquirir derechos para el manejo de otras, pero tal caso no se considera en este estudio.

III. *Datos básicos sobre la operación del servicio de auto-transporte de pasajeros, de concesión federal, en la República*

En México, salvo algunas excepciones, el servicio de primera clase se realiza sobre caminos pavimentados y revestidos. Además de estos dos tipos de caminos el servicio de segunda y el servicio mixto utilizan terracerías y brechas en numerosas regiones del país, sobre todo en las densamente pobladas. Suele observarse que el servicio de segunda se presta con unidades en buenas condiciones, casi como algunas que se operan en el servicio de primera. Este, por lo tanto, puede realizarse por caminos cuyo estado físico deje que desear; en otras palabras, su operación no se explica tanto por buenos o malos caminos, sino por la existencia de demanda suficiente que haga costearlo. Es obvio que esa demanda, en la mayoría de las pequeñas localidades urbanas y rurales a las que se llega por brecha o terracerías solamente, está constituida por personas con reducidos niveles de ingreso, no dándose el caso de la preferencia por un servicio de mayor costo.

IV. *Población servida*

El 45% de los habitantes del país está servido por el auto-transporte de pasajeros. Se trata de población directamente servida, para cuyo cálculo fueron consideradas las localida-

des que forman parte del recorrido de los autobuses. Además, nos referimos al autotransporte de concesión federal, exclusivamente, sin tomar en cuenta empresas que operan en jurisdicción estatal o municipal. Si éstas fueran incluidas en el análisis, la proporción de habitantes servidos, sobre todo en sitios urbanos, aumentaría.

Salvo en el Distrito Federal, las mayores proporciones de población atendida se encuentran en el norte del país, en los estados de Baja California, Coahuila, Nuevo León y Tamaulipas. Los cuatro poseen concentraciones urbanas de verdadera importancia a escala nacional, como son: Mexicali, Tijuana, Monterrey, Torreón, Matamoros, Nuevo Laredo, Reynosa y Ciudad Victoria. Por el contrario, en el Istmo de Tehuantepec y en la parte de la región meridional, estados de Guerrero, Oaxaca, Chiapas y Tabasco, lo mismo que en Zacatecas, la población directamente servida representa menos del 25% del número total de sus habitantes.

La situación media-alta se encuentra en Aguascalientes, Colima, Jalisco, Morelos y Yucatán. El nivel medio se atribuye a Chihuahua, Durango, Guanajuato, Tlaxcala, Sonora y el territorio de Quintana Roo. Por último, la posición baja existe en gran parte de la zona central, Michoacán, Puebla, Querétaro e Hidalgo; así como en Sinaloa, Nayarit, Veracruz y Campeche y, finalmente, San Luis Potosí.

La proporción de habitantes servidos está en razón directa de varios factores. El primero es la concentración o dispersión demográficas; es posible que el mayor número de habitantes resida en varias localidades urbanas o en una sola; tales son los casos de la ciudad de México, en el Distrito Federal; de Mexicali, Tijuana, Tecate y Ensenada en el es-

tado de Baja California, y de Torreón, Parras, Saltillo, San Pedro, Monclova, Cuatro Ciénegas, Villa Acuña y Piedras Negras, en Coahuila. En Tamaulipas existen también sitios urbanos que representan buena parte de la población del estado: Camargo, Mier, Nuevo Laredo, Ciudad Mante, Tampico, Matamoros, Reynosa y Ciudad Victoria.

El segundo factor relacionado con el antes dicho es el de mayor o menor kilometraje de caminos federales existente; no todos los estados tienen igual índice de kilometraje de carreteras por unidad de población ni por unidad de superficie; de donde, el número de personas atendidas depende también del desarrollo de las redes de caminos. La densidad de población y la demanda por el servicio constituyen el tercer factor; esa demanda está en función del nivel de ingresos.

V. *Generación de tránsito y planeación preliminar de localidades terminales*

Es necesario, en este capítulo, una breve explicación del método adoptado para elaborar el material estadístico. El territorio del país, de acuerdo con criterios de zonificación económica, fue subdividido, a partir de las cinco grandes regiones, en 143 pequeñas zonas. El propósito es mostrar un cálculo de la demanda efectiva por el autotransporte a escala regional.

Un primer intento sería el de expresar en números relativos la proporción de habitantes movilizados con respecto al total de pobladores de la zona; el segundo, el porcentaje de habitantes movilizados con respecto a la fuerza de trabajo. Quiere expresarse, de tal manera, la importancia relativa de la generación de tránsito de pasajeros en cada zona, calcu-

lándose la demanda realmente ejercida por el servicio. No es el objeto principal el de conocer una cifra exacta de generación de tránsito, sino conocer, aproximadamente, la importancia relativa de cada zona como mercado para el auto-transporte. Las pequeñas regiones llevan el nombre de una localidad urbana, la reconocida como más importante.

Considerando que un 10% de la población total del país demanda diariamente el servicio del autotransporte, por encima del promedio nacional se sitúan, en orden de importancia, las zonas norte, centro, centro-norte y noroeste, y, por abajo, la zona sur.

En otras palabras, mayor número de personas, en términos relativos, utiliza el autotransporte en Coahuila, Nuevo León, Tamaulipas y San Luis Potosí; al contrario, el servicio pierde importancia en Guerrero, Oaxaca, Chiapas, Yucatán y Quintana Roo. Elementos para explicar estas variaciones, entre otros, son: el mayor o menor kilometraje de caminos por habitante, la misma red actual de caminos y el modo de dispersión territorial de la población. Aspecto importante es, también, el ingreso monetario de las personas. La generación de tránsito guarda estrechas relaciones con la actividad comercial, puesto que si ésta es más intensa, y constituye el movimiento de pasajeros, se acrecienta.

La demanda por el autotransporte varía en cada región nacional:

Región noroeste: Baja California, Sonora, Sinaloa y Nayarit. Comprende localidades desarrolladas a escala nacional como Mexicali y Tijuana, pero no es zona generadora importante, proporcionalmente, debido a que registra elevado número de automóviles particulares en relación con sus habi-

tantes. Hay porciones en el noroeste, como las encabezadas por Ensenada, San Luis Río Colorado y Caborca, donde más del 20% de la población utiliza el autotransporte. En Caborca la fuerza de trabajo que emplea el autotransporte excede del 80%; tan elevados coeficientes sólo podrán encontrarse en el noroeste de México. También en el estado de Nayarit, y en parte del de Sinaloa, es elevado el porcentaje de población que utiliza el autotransporte.

Región Centro-Norte: Chihuahua, Durango y Zacatecas.

Un 9.6% de sus habitantes emplea el servicio, el promedio de Chihuahua está por debajo del nivel mencionado, lo mismo el de Coahuila, sin embargo, la zona de Gómez Palacio genera considerable demanda, cerca del 40% del total de su población, y casi un 80% de las personas clasificadas como fuerza de trabajo.

En la región, principales centros generadores de tránsito son, en orden de importancia: Gómez Palacio, Zacatecas, Chalhuites, Cieneguilla, Delicias, Fresnillo, Durango, Pedriceña y Sombrerete.

Región Noroeste: Coahuila, Nuevo León, Tamaulipas y San Luis Potosí.

Destaca, a escala nacional, por el movimiento a que da lugar: un 11.8% de sus habitantes y como el 35% de su fuerza de trabajo. Los coeficientes de Coahuila son reducidos, salvo el caso de Torreón y su zona de influencia inmediata. También en San Luis Potosí se registran porciones menores que los promedios regionales. Por el contrario, Nuevo León y Tamaulipas determinan que el noroeste de México sobresalga en este aspecto de las demás regiones nacionales; zonas de: Sabinas Hidalgo, Vallecillo, Padilla Matamoros, Ciudad

Victoria, Torreón, Nuevo Laredo, Linares, Monterrey y Ciudad Mante.

No son, necesariamente, las principales ciudades las que generan cada día mayor movilización de habitantes; sin embargo, sobresalen por el solo hecho de representar un campo adecuado para iniciar, o considerar, la organización del servicio. Tratándose de una planeación regional la fuerza generadora de las zonas es elemento definitivo para conocer la realidad del problema.

Región Centro: Aguascalientes, Jalisco, Colima, Michoacán, Guanajuato, Querétaro, Hidalgo, México, Distrito Federal, Morelos, Puebla, Tlaxcala y Veracruz.

Es la zona más densamente poblada del país, y el auto-transporte mueve diariamente al 11.3% de sus habitantes y al 40.0% de su fuerza de trabajo, mencionamos, por su importancia, al estado de Colima y a una vasta porción territorial constituida por parte de Michoacán, México, Morelos, Hidalgo, Querétaro, Puebla y Veracruz, alrededor del Distrito Federal.

Las zonas generadoras, principales, se encuentran en Querétaro, Hidalgo, Michoacán y México. Originan más intensa demanda, en orden decreciente, Nueva Italia, Apatzingán, San Juan del Río, Querétaro, Ecatepec, Toluca, Actopan, Cuernavaca, Colima, Zimapán, Tenango del Valle, Puebla, Pachuca, Ixmiquilpan, Zamora, Tlalnepantla, Amoles, Acayucan, Izúcar de Matamoros, Cadereyta y Tehuacán. Nótese que la confluencia de caminos es, a menudo, la causa de que una zona destaque como generadora de movimiento de pasajeros.

Región Sur: Guerrero, Oaxaca, Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo.

Solamente el 5.4% de los pobladores del sur de México utiliza el autotransporte; cerca del 8% de la fuerza de trabajo regional. Ultimamente se han incorporado algunas zonas que alcanzan el promedio nacional de generación de tránsito de pasajeros, antes sólo Puerto Juárez tenía este nivel.

2. EL PROGRAMA NACIONAL DE TERMINALES DE AUTOBUSES

Los autotransportes nacionales ofrecen en todos los órdenes, político, social y económico, un panorama muy extenso. No es posible contener, dentro de la presente tesis, toda la historia del transporte, ya que se trata, únicamente, de hacer una breve referencia a los aspectos principales que sirven de introducción para destacar la importancia de las terminales centrales de autotransportes de pasajeros.

Actualmente nadie niega la importancia del autotransporte en la economía y progreso de los países. Naturalmente, pensamos en un autotransporte bien encauzado, ya que, de lo contrario, podría constituir un obstáculo en el desarrollo económico. Conscientes de ello, tenemos la profunda convicción de que una adecuada planeación dará resultados positivos sobre los procesos productivos y es necesario realizar una planeación adecuada, eficaz y coordinada, a fin de mejorar y consolidar lo existente.

Es conveniente señalar que sólo se puede hablar de una verdadera política de carreteras en México a partir del año de 1925, y de la historia del autotransporte reglamentado a partir de 1931, año de la primera codificación al respecto. Antes de la primera Ley de Vías Generales de Comunicación, de 31 de agosto de 1931, en la época del presidente Ortiz

Rubio, solamente existían disposiciones legales dispersas, cuyos alcances eran muy limitados. A partir de 1931, con la ley mencionada, se empezó a regular el autotransporte. A este ordenamiento siguió una segunda Ley sobre Vías Generales de Comunicación, en 1932, siendo presidente el general Abelardo Rodríguez, la cual fue derogada por la ley de 1940, ya bajo el régimen de Lázaro Cárdenas, la que se encuentra en vigor a la fecha, con modificaciones de gran importancia en lo referente al capítulo de explotación de caminos.

Las reformas citadas fueron hechas bajo la administración del licenciado Miguel Alemán, el 3 de diciembre de 1947, en las cuales se introdujo el régimen de concesiones, así como una serie de adelantos jurídicos, políticos y económicos de acuerdo con las necesidades de la época.

Antes de las reformas de 1947, la oferta de servicios, en materia de autotransportes en los caminos de jurisdicción federal, estaba compuesta por individuos que operaban de modo personal, agrupados en ocasiones y aislados en otras, aun dentro de iguales rutas o tramos similares.

Este modo de funcionar determinó un especial cuidado en la prestación del servicio principal, esto es, el transporte mismo, con vehículos que se procuraba, estuvieran en buenas condiciones; sin embargo, se desatendían servicios accesorios como los de terminales y estaciones de paso.

Con las reformas de 1947 se exigió a los transportistas su constitución en sociedades mercantiles, las que debían ser formadas por concesionarios que explotaran idénticos servicios en las mismas rutas, con excepción de las que pudieran ser servidas por uno solo de ellos, con la cantidad de vehículos que la ley le permite.

Esta concentración en sociedades provocó el mejoramiento de los servicios, tanto en el aspecto principal del transporte como en las terminales y estaciones de paso, ya que si bien es cierto que el pasajero pasa la mayor parte del tiempo a bordo de los vehículos, también necesita de mejores servicios, facilidades y comodidades en las instalaciones fijas de las empresas de autotransporte.

Objetivos y características. El desarrollo del país y del autotransporte planteó la necesidad de establecer terminales adecuadas y, posteriormente, terminales centrales para agrupar a los concesionarios de los servicios públicos federales del autotransporte en un solo lugar, construyéndose, al efecto, en la ciudad de Guadalajara, una terminal central de pasajeros cuyo funcionamiento ha sido satisfactorio hasta hoy; a partir de la construcción y operación de la terminal central mencionada, así como de otras que se han construido, y por la gran importancia que reviste este aspecto del autotransporte, se llegó a pensar en iniciar un programa nacional de terminales centrales de pasajeros, a fin de que el servicio del autotransporte se mantenga a la altura de los mejores del mundo. Los objetivos que se persiguen con estas terminales centrales encierran las siguientes ventajas:

- a) Un conocimiento preciso, por parte de los usuarios del servicio, del lugar a dónde deben dirigirse, el cual tendrá acceso expedito e instalaciones y comodidades necesarias.
- b) El fácil enlace de los servicios, así como otra serie de ventajas para la empresa, que mejoraría sus operaciones, reduciría costos y obtendría mejores utilidades.
- c) La solución de problemas viales y urbanísticos en las ciudades respectivas.

De acuerdo con lo anterior, la S.C.T. adoptó las medidas necesarias para acelerar la ejecución del programa en las principales ciudades del país.

El programa de terminales fue elaborado por la Dirección General de Tránsito Federal. Se tuvieron en cuenta las obras existentes, los estudios previos, las promociones hechas por los interesados, los puntos de vista técnicos aportados por las instituciones gubernamentales, las consultas y análisis presentados por los sectores privados y las necesidades presentes y futuras del autotransporte.

Las características más relevantes del programa son las siguientes:

a) Una estrecha y armónica colaboración entre el gobierno federal, los gobiernos estatales y municipales y las empresas del autotransporte, para resolver los problemas fundamentales de la construcción y funcionamiento de las terminales centrales.

b) La disposición organizada de los recursos humanos y materiales disponibles, con el fin de obtener una óptima productividad de los servicios que se prestan, y evitar la dispersión de esos recursos y la innecesaria duplicación de las instalaciones.

c) La edificación, en la primera etapa del programa, de 41 terminales distribuidas a lo largo de 9 carreteras, a saber: México-Nogales; México-Ciudad Juárez; México-Piedras Negras; México-Nuevo Laredo; México-Tuxpan; México-Ciudad Cuauhtémoc; México-Veracruz-Mérida-Progreso; Matamoros-Mazatlán y México-Acapulco.

d) El programa contribuirá a solucionar diversos problemas de tránsito en los lugares donde se construyan las

terminales, pues se tuvieron en cuenta, en cada caso, el movimiento de las ciudades y sus planos reguladores.

e) Se evaluó la trascendencia económica y social de cada una de las obras comprendidas en el programa y se tuvieron en cuenta los siguientes criterios:

1. El mejoramiento y la conservación de las obras existentes.
2. La continuación de las obras iniciadas.
3. La construcción de las más necesarias y convenientes al transporte por carretera.

El programa de construcción de terminales fue debidamente coordinado con el programa general del ejecutivo federal. Aparte de los juicios que se señalaron, en el programa de la S.C.T. se prevén proyectos de operación de cada obra, a fin de que, al concluirse, puedan establecerse los servicios desde luego, con un alto nivel de eficiencia.

Terminales por carretera. La S.C.T. estima que el programa de construcción de terminales cubre tanto las necesidades insatisfechas hasta hoy como las que se generarán en los próximos años con motivo de la multiplicación y el aumento del transporte; su realización estimulará a los transportistas para que lleven adelante una más adecuada y dinámica programación de sus actividades, en beneficio de la economía del transporte y de las regiones servidas por el mismo. El conjunto de las terminales previstas en esta etapa, clasificadas por carreteras, es como sigue:

a) *Carretera México-Nogales.* Se encuentran por terminarse las de Mazatlán, Los Mochis, Hermosillo y Nogales; se otorgó la concesión de Tijuana y de Tepic y se terminaron las obras en Morelia y Culiacán. La terminal de Guadalajara

fue construida en 1955, y las de Toluca y Ciudad Obregón en 1963. La terminal de Colima fue puesta en servicio en 1966.

b) *Carretera México-Ciudad Juárez.* Se encuentran en estudio las terminales de Celaya, Irapuato, Lagos y Durango, y se realizaron las de Chihuahua, Ciudad Juárez y León; también se entregaron, en años pasados, la de Aguascalientes, la de Querétaro, que fue construida desde 1963, y la de Zacatecas.

c) *Carretera México-Piedras Negras.* Se encuentran hechas las de Saltillo, Piedras Negras y de San Luis Potosí y se analizan factores que justificaran la construcción de estaciones intermedias y paraderos en Sabinas y Monclova.

d) *Carretera México-Nuevo Laredo.* Se realizarán las de Nuevo Laredo y las estaciones y paraderos de Ciudad Victoria, Sabinas Hidalgo, y la terminal de Monterrey, que es de las más grandes.

e) *Carretera México-Tuxpan.* Se encuentran por realizar las de Pachuca y Tuxpan.

f) *Carretera México-Ciudad Cuauhtémoc.* Están en trámite las terminales de Oaxaca, Tuxtla Gutiérrez y Ciudad Cuauhtémoc.

g) *Carretera México-Veracruz-Mérida-Progreso.* Se concluyeron las terminales de Tabasco y Mérida, Yuc. La de Veracruz fue inaugurada por el presidente Díaz Ordaz el día 18 de mayo de 1967.

h) *Carretera Matamoros-Mazatlán.* Se encuentran terminadas las de Matamoros y Reynosa.

i) *Carretera México-Acapulco.* Están en trámite las ter-

minales de Cuernavaca, Acapulco, y las que darán servicio de pasajeros en la capital de la República.

Fundamentos legales del programa de terminales de auto-transporte. Estos están contenidos en la Ley de Vías Generales de Comunicación en sus artículos 2o. y 3o. con sus 10 fracciones, 8o., 53 y 157, fracción V; en el reglamento del capítulo: "Explotación de caminos", artículos 49 y 50, y en las disposiciones transitorias del mismo reglamento, artículos 5o., fracciones I, II, III y IV, 49, fracciones III y IV, y 11.

Instalaciones y servicios. En el otorgamiento de concesiones para la construcción y funcionamiento de terminales centrales, y con el objeto de ofrecer soluciones prácticas, se ha seguido el procedimiento que se resume en seguida. La concesión se otorga a una sociedad constituida por los transportistas que habrán de utilizar la terminal previo el cumplimiento de los requisitos necesarios que deben satisfacerse para tal efecto. Se ha señalado que las terminales centrales deberán contar con los servicios siguientes:

1. *Edificio administrativo:*

- a) Oficina de venta de boletos.
- b) Equipaje (llegada y salida con bandas transportadoras cuando el tráfico lo amerite).
- c) Deambulatorio general.
- d) Salas de espera de 1a. y 2a. clases, con sanitarios para ambos sexos.
- e) Oficina para correos y telégrafos.
- f) Oficina aduanal en terminales fronterizas.
- g) Oficina de turismo.
- h) Concesiones: locales comerciales, banco, restaurantes para los servicios de 1a. y 2a. clases, con cocina común, sa-

nitarios para ambos sexos, casilleros. Sanitarios y regaderas para empleados. Casilleros para guardar equipajes, bojería, peluquería, farmacia, teléfonos públicos, etcétera.

- i) Información, boletos de andén y quejas.
- j) Relojes eléctricos y tablero indicador de salidas y llegadas de autobuses.
- k) Administración general.
- l) Oficinas administrativas.
- m) Sala de descanso para operadores, sanitarios y regaderas, casilleros, estancia con juegos de mesa, dormitorios, control.
- n) Jefaturas de servicios.
- o) Torre de control (hacia andenes).
- p) Servicio de examen médico a los operadores y servicios médicos en general.
- q) Oficina de control de la S.C.T.
- r) Estacionamientos: para carros de alquiler y para carros particulares, así como momentáneo para autobuses urbanos.
- s) Andenes de llegada y salida.
- t) Patio de maniobras de autobuses.
- u) Controles de llegada y de salida de autobuses.
- v) Comunicaciones verticales: escaleras mecánicas, elevadores, rampas, etcétera.
- x) Servicio de radio y telex a todo el país.

2. *Servicios generales:*

- a) Taller mecánico (reparaciones ligeras).
- b) Bodegas de lubricantes y refacciones.
- c) Lavado de autobuses.
- d) Bodegas generales.

Una vez calculada una terminal funcional y fijados los servicios numéricos que debe proporcionar, debe localizarse el sitio adecuado en que se ubicará. Para tal efecto deberán tenerse en cuenta los efectos siguientes:

a) El terreno debe estar situado relativamente cerca del centro de habitación de los usuarios del servicio.

b) Debe estar tangente a los centros comercial, hotelero y de negocios del lugar de que se trate.

c) Debe estar inmediato a una, cuando menos, de las vías principales de la red de transportes urbanos.

d) Debe tener acceso a las vías públicas, cuyos acotamientos deberán calcularse de acuerdo con la intensidad del tránsito local en esas vías y del aumento que supone la llegada y salida de vehículos a la terminal. De aquí se desprende que el lugar ideal para la construcción de una terminal central será el que satisfaga todos los requisitos indicados; pero como esto, en ocasiones, no es posible, deberán preferirse terrenos alejados de los centros de población, aunque cercanos a los de negocios, comerciales y hoteleros, de fácil acceso. O viceversa, aquellos alejados de unos y otros centros, pero de fácil acceso. En suma, la localización obedecerá a los requisitos citados de acuerdo con las condiciones reales de cada lugar.

Lo importante, en todo caso, debe ser el logro de la concentración de los servicios, sin perjuicio del tránsito de la ciudad de que se trate, y procurando que los usuarios puedan trasladarse lo más rápida y fácilmente posible a los centros habitacionales, comerciales o de negocios. Una vez resuelto lo anterior la S.C.T., por conducto de la Dirección General de Tránsito Federal, fija los plazos para la inicia-

ción y terminación de la obra, y para que la empresa interesada en la construcción otorgue la garantía exigida.

Para finalizar, es innecesario destacar el esfuerzo que vienen haciendo la S.C.T. y la Dirección General de Tránsito Federal para buscar una solución integral de terminales, por caminos, y significar el propósito de que con ello resulten nuevos y valiosos estímulos para solucionar los problemas que en la actualidad ofrecen los servicios del autotransporte.

3. ASPECTOS POLÍTICOS Y SOCIALES DE LOS TRANSPORTES

La economía política moderna, como otras disciplinas de uso intensivo en nuestra época, no sólo se ha visto necesitada de rectificar y actualizar conceptos tradicionales, sino que, a imperativos de su propia naturaleza dinámica, ha revolucionado la mecánica de las perspectivas, colocando en un primer plano cuestiones que en el pasado revestían leve significado.

La categoría que en el plano de economía política moderna han adquirido los transportes es un buen ejemplo de tal afirmación.

El transporte, como fenómeno de matices económicos, nace en el momento en que el hombre se transforma, de nómada, en sedentario; en ese momento aparece en él la necesidad, casi nostalgia, de lo remoto, orientando sus esfuerzos hacia la búsqueda de satisfactores distintos a los que lógicamente le sería fácil obtener. Su necesidad le impulsa a recorrer otros sitios cada vez más distantes, inclusive fuera de su propio continente, convirtiéndolo en actor de una proe-

za tanto más excelsa cuanto que la mera necesidad orgánica va envuelta en un elemento altamente subjetivo y extraeconómico: Inquietud humana para la cual no existen fronteras y agota los horizontes físicos del solar nativo a efecto de que el ser obtenga los medios de subsistencia que requiere para sí o para la unidad étnica a que pertenece.

Mecánica tan sutil como la descrita, produjo, por ejemplo, la transformación política y económica de la Europa del siglo xv, al descubrir, por medio del transporte, el Nuevo Continente.

De la anterior imagen del transporte, en la que inclusive se puede percibir un tenue toque romántico, nuestra época ha saltado a un concepto eminentemente —casi podríamos decir, descarnadamente— económico e intelectual de la transportación, según el cual ésta representa para la economía de cualquier nación un elemento básico de funcionamiento y supervivencia, toda vez que su imprescindible servicio al comercio, tanto interior como internacional, lo convierte en un excelente medio para conservar y aumentar la riqueza pública, a la vez que la unión de los pueblos.

La compleja estructura de la civilización contemporánea supone relaciones punto menos que laberínticas entre todos los fenómenos que conciernen al vivir colectivo.

Hay nexos tan hondos, por ejemplo, entre los hechos económicos, sociales y políticos, que carecería de seriedad cualquier concepto sobre un determinado aspecto de la economía que no tuviese presentes los valores o las circunstancias sociales y políticas que lo rodean. Porque en todo evento que atañe a la economía están implícitas tales circunstancias, y viceversa. La historia registra hechos, ya clásicos, que mues-

tran cómo el transporte sirvió a los fines de satisfacer una necesidad que, aunque económica, también era experimentada en lo social, es decir, tenía un, aunque fuera remoto, origen social.

Las rutas comerciales en que se traficaban especias, piedras preciosas y artículos de lujo de la Europa anterior a las cruzadas, utilizando para ello diversos medios de transporte; la búsqueda de una nueva ruta a Oriente por los portugueses, a través de la navegación durante el renacimiento, y la propia empresa marítima de Cristóbal Colón, ilustran suficientemente, la cuestión, toda vez que son ejemplos de cómo el transporte determinado por una causa económica inmediata, sirvió a la vez a un imperativo social; o lo que es igual: de cómo el aspecto social influyó sobre el transporte, a manera de causa o, si se prefiere de factor determinante.

Mucho más frecuentes y claros son los casos en que los transportes actúan, a la inversa, como causas de efectos sociales.

Desde luego, elevan el nivel de vida de la población, habida cuenta de que al disminuir el costo y aumentar la cantidad y variedad de mercancías mejoran la vivienda, vestido, alimentos y recreación.

También provocan una benéfica similitud en la manera de vivir, las costumbres y el lenguaje, como lo demuestran muchos casos de grupos humanos que gracias al transporte y las comunicaciones, han asimilado el ejemplo de grupos humanos más evolucionados. Verbigracia la occidentalización de Japón, el profundo cambio que sufrió el país al abrir sus puertas al comercio y comunicaciones internacionales. O los

millones de inmigrantes a quienes ha brindado hospitalidad América, absorbiéndolos del todo al cabo de pocas generaciones. O bien en nuestro país, los sectores de población rural que, también, por efecto de los transportes han incorporado a su idiosincracia el peculiar modo de ser urbano, incluidas las comodidades materiales y los giros idiomáticos.

Muy notable ha sido la contribución del automóvil al establecimiento, consolidación e incremento de los contactos sociales, puesto que prácticamente le ha dado al ciudadano de cualquier extracción social una libertad de viajar jamás conocida con anterioridad.

El turismo, por su categoría de actividades intrínsecamente sociales y en la actualidad industria de gran envergadura y de importantísimos efectos en el ingreso nacional, sobre todo para los países que reúnen especiales condiciones geográficas, se basa en cuatro grandes factores, y uno de ellos es el transporte.

La promoción de la cultura y el intelecto se produce en muchas ocasiones como efecto social de los transportes, considerando que *la prolongación de los excedentes por encima del mínimo de subsistencia aumenta el ocio y la oportunidad de estudio y cultivo intelectual; de igual manera, la distribución amplia de correos y el establecimiento de contactos personales a través de los diversos medios de transporte, contribuyen también al efecto de enriquecer la cultura, ampliando los conocimientos y afinando la educación.*

Ferrocarriles y autotransportes han destruido, virtualmente, dondequiera, el aislamiento rural, permitiendo a la enseñanza escolar, en todos sus grados derramar sus beneficios aun sobre los más remotos núcleos de población. No dispo-

nemos aún de la perspectiva histórica necesaria para abarcar en todas sus proporciones la magnitud del fenómeno cultural y social que se está operando en nuestro tiempo, como efecto, en parte, de una red mundial de transportes y comunicaciones que van aboliendo rápidamente las fronteras espirituales, culturas nacionales e idiosincracias locales. Por lo pronto, aun sin ser demasiado perspicaces, podemos advertir que, salvo por aquellas raíces que nutren la existencia individual de cada pueblo, el hombre medio es cada vez más semejante en todo el mundo y que, en funciones de una también cada vez mayor comunión de ideas, sentimientos, aspiraciones y gustos, se va gestando la humanidad "estándar".

Por otra parte debemos establecer esta afirmación: El gran propósito político plasma en gran hecho político mediante la concentración y utilización del transporte en gran escala.

No es excesivo ni demasiado rotundo afirmarlo, ni contraviene las normas de cautela a que se ciñe la investigación económica, siempre y cuando lo refiramos a los propósitos y hechos políticos verdaderamente grandes. Porque éstos necesariamente implican problemas de dinámica que sólo el transporte puede resolver en cada caso, al menos en lo que respecta a las culturas de Occidente, desde Grecia hasta nuestros días. ¿Ejemplós? hay, en rigor, muchos, que se atropellan mutuamente; la política defensiva de Hélade contra el expansionismo persa: Un puente de galeras desde el Peloponeso hasta el Bósforo.

Roma y su política imperialista. Centenares de tirrenos contra Egipto, Palestina y Cartago; y de catapultas, carros de asalto, caballerías, plataformas para la conducción de

abastecimiento de campaña contra galos, germanos y demás pueblos bárbaros. La defensa de la cristiandad en Lepanto. Una descomunal concentración de las flotas española, veneciana y genovesa. La hegemonía lograda en el mar de Trafalgar, en las batallas de Intlandia y del mar de Coral; la invencibilidad de Felipe II; las ágiles fragatas de Isabel; los acorazados de Home Fleet; los portaviones de la 7a. flota estadounidense; los convoyes aliados para el transporte de tropas a través del Atlántico y del Pacífico; la conquista de Europa; Napoleón y sus eficaces líneas de abastecimiento que, al igual que las de Hitler, se tornaron peligrosamente extensas e ineficaces más allá de Vístula. La consolidación de un imperio y la seguridad y prestancia de las rutas comerciales de Israel, y la navegación a través del Canal de Suez. La expansión hacia el oeste de Norteamérica, la epopeya de los *pioneers*, de los convoyes, carretelas y el primer camino de hierro transcontinental. La liberación de Europa en 1944, el día "D" y la mayor concentración naval y aérea que registra la historia; el aprovisionamiento de Berlín occidental, el puente aéreo que consumó el milagro de hacer llegar un avión cada tres minutos al aeropuerto de Tempelhof, burlando el bloqueo soviético y acarreando 646 toneladas de harina, 180 de patatas, 125 de cereales, 109 de carne y pescado, 85 de azúcar, 65 de grasas, 43 de leche, 19 de sal, 11 de café, 10 de queso y 3 de levadura, cada día, para 2 y medio millones de berlineses.

Si el transporte es medio, y hasta condición, del evento político de primera magnitud, cabe ahora someter los aspectos políticos a una observación desde puntos de vista que pueden ser nacionales e internacionales.

Bajo el aspecto político interno corresponde a los transportes la función capital de coadyuvar a la unidad nacional.

1. *Promueven la homogeneidad, en el pueblo, de idioma, costumbres, cultura e ideales, que son poderosísimos aglutinantes*

En México, debido en gran parte a la existencia de transportes, hay entidades y zonas que, a pesar de reunir condiciones favorables para el establecimiento de varios cultivos e industrias, enfocan casi todo su vigor económico hacia la producción de poquísimas especies agrícolas o materias de alto valor en el mercado nacional e internacional. Dichas zonas derraman su producción sobre los demás estados federativos, requiriendo de éstos los múltiples productos de que carecen, estableciéndose una interdependencia económica de estados y regiones, que no sólo precisa otra vez del transporte, sino que, en última instancia, determina necesidades prioritarias.

Por otra parte, en la política exterior, tipificada por actitudes que van desde la franca agresión hasta la vigilante prudencia, el transporte incrementa la defensa nacional, incluidos en ésta todos los actos y propósitos que desembocan en la guerra. Fueron determinantes, durante la II guerra mundial, la industria del transporte y la creación de numerosos vehículos bélicos e invenciones extraordinarias que se aplicaron de inmediato al transporte militar.

CAPÍTULO IV

Régimen jurídico del autotransporte

1. DERECHO DEL AUTOTRANSPORTISTA, EMANADO DE LA CONSTITUCIÓN

- a) *Artículos 4o. y 5o.*
- b) *Artículo 123.*

2. LEYES Y REGLAMENTOS DE LOS TRANSPORTISTAS

- a) *Ley de Vías Generales de Comunicación*
- b) *Disposiciones de la Ley de Vías Generales de Comunicación referentes a sociedades*
- c) *Reglamento Federal de Caminos*

3. PROTECCIÓN DE LA LEGISLACIÓN LABORAL A LOS TRABAJADORES DEL AUTOTRANSPORTE

- a) *Ley Federal del Trabajo, artículos 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263 y 264.*

4. LA SEGURIDAD SOCIAL, EL TRABAJADOR Y SUS FAMILIARES

CAPÍTULO IV

Régimen jurídico del autotransporte

1. DERECHO DEL AUTOTRANSPORTISTA, EMANADO DE LA CONSTITUCIÓN

En nuestra constitución de 1917 fueron plasmados, al lado de los derechos individuales, los derechos sociales. Las instituciones derivadas representan un amplio cauce para nuestro progreso, los artículos 4, 5, 27, 28, 123 y 131 de la propia Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos son los instrumentos jurídicos en que, fundamentalmente, se ha apoyado nuestra evolución económica.

Defienden claramente los derechos del individuo, afirman derechos inalienables como los de libertad de expresión, reunión de trabajo, y resistencia al atropello de malas autoridades; la defensa legal ante autoridades arbitrarias tiene un refugio que es el amparo.

a) *Artículos 4o. y 5o.*

La libertad de trabajo, —artículos 4o. y 5o. de la Constitución— establece la facultad de poder dedicarse a la profesión, comercio, industria o trabajo que uno prefiera, siempre que sean lícitos.

El ejercicio de la libertad de trabajo, según el precepto constitucional citado, puede ser vedado sólo por decisión judicial, cuando se ataquen los derechos de tercero, o por resolución gubernativa, dictada en los términos que marca la ley, cuando se ofendan los derechos de la sociedad.

El artículo 4o. establece: "A ninguna persona podrá impedírsele que se dedique a la profesión, industria, comercio o trabajo que le acomode, siendo lícitos. El ejercicio de esta libertad sólo podrá vedarse por determinación judicial, cuando se ataquen los derechos de tercero, o por resolución gubernativa, dictada en los términos que marque la Ley, cuando se ofendan los derechos de la sociedad. Nadie puede ser privado del producto de su trabajo, sino por resolución judicial.

"La Ley determinará en cada Estado cuáles son las profesiones que necesitan título para su ejercicio, las condiciones que deban llenarse para obtenerlo y las autoridades que han de expedirlo." Establece, pues, este artículo que las leyes de cada estado determinarán cuáles son las profesiones que requieren título para su ejercicio, los requisitos para obtenerlo y las autoridades que han de expedirlo.

El artículo 5o. establece que "nadie podrá ser obligado a prestar trabajos personales sin la justa retribución y sin pleno consentimiento, salvo el trabajo impuesto como pena por la autoridad judicial, el cual se ajustará a lo dispuesto en las fracciones I y II del artículo 123. En cuanto a los servicios públicos sólo podrán ser obligatorios, en los términos que establezcan las leyes respectivas, el de las armas y los jurados, así como el desempeño de los cargos consejiles y los de elección popular, directa o indirecta.

"Las funciones electorales y censales tendrán carácter obligatorio y gratuito. Los servicios profesionales de índole social serán obligatorios y retribuidos en términos que la Ley señale.

"El Estado no puede permitir que se lleve a efecto ningún contrato, pacto o convenio que tenga por objeto el menoscabo, la pérdida o el irrevocable sacrificio de la libertad del hombre, ya sea por causa de trabajo, de educación o voto religioso. La Ley, en consecuencia, no permite el establecimiento de órdenes monásticas, cualquiera que sea la denominación u objeto con que pretendan erigirse.

"Tampoco puede admitirse convenio en que el hombre pacte su prescripción o destierro, o en que renuncie temporal o permanentemente a ejercer determinada profesión, industria o comercio.

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

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

Así, pues, el artículo 5o. protege, también la libertad individual de trabajo al señalar las restricciones a la prestación de los servicios personales y establece, además, las excepciones a esta garantía.

b) *Artículo 123*

La Constitución de 1917 no se limita a garantizar la libertad ocupacional de los individuos, sino que es la primera en estatuir el artículo 123 que constituye un catálogo mínimo de derechos, de los sujetos de la relación de trabajo, y establece un sistema que deja a la negociación colectiva de patrones y trabajadores, bajo la vigilancia y arbitraje del Estado, la fijación de los términos de las condiciones de trabajo; los derechos mínimos de los trabajadores, consagrados por la Constitución, son: jornada máxima de trabajo, descanso semanal, normas protectoras del trabajo de mujeres y menores, salarios mínimos generales y profesionales, igualdad de salario a trabajo igual, derecho de participación de los trabajadores en las utilidades de las empresas, protección contra accidentes de trabajo y enfermedades profesionales; y normas de salubridad y seguridad en centros de trabajo.

El propio artículo 123 establece los derechos e instrumentos de trabajadores y patrones para fijar las condiciones de la contratación laboral mediante negociaciones colectivas; especificando en esta materia la libertad genérica de asociación que garantiza el artículo 9o. constitucional, el artículo 123 establece el derecho de obreros y empresarios a coaligarse en defensa a sus respectivos intereses formando sindicatos y asociaciones profesionales. El mismo precepto instituye, como instrumento de negociación, el derecho de huelga para los trabajadores, y el de paro para los patrones, con estas bases constitucionales se ha desarrollado, al amparo de la legislación reglamentaria correspondiente, el proceso de la contratación colectiva que es decisiva para el funcionamiento del mercado laboral.

El artículo 123 establece, también, garantías a los titulares del derecho de propiedad de los bienes de producción; al señalar la licitud de las huelgas se establece que éstas tienen por objeto "conseguir el equilibrio entre los diversos factores de la producción, armonizando los derechos del trabajo con los del capital". Los paros son lícitos únicamente cuando el exceso de producción hace necesario suspender el trabajo para mantener los precios en un límite costeable.

Al señalar los criterios para fijar el porcentaje de utilidades que deba repartirse entre los trabajadores, señala el interés razonable que debe percibir el capital y la necesaria reinversión de capitales.

La dinámica del mecanismo laboral está bajo el arbitraje y vigilancia constantes del estado, el cual, a través de su participación en las comisiones regionales y nacionales de salarios mínimos y de participación de utilidades, y en las juntas de Conciliación y Arbitraje, está en condiciones decisivas de orientar y dirigir los mercados de trabajo, de ejecutar su política ocupacional, de salarios. El artículo 123 es un elemento de peculiar trascendencia.

2. LEYES Y REGLAMENTOS DE LOS TRANSPORTISTAS

En esta parte de nuestro trabajo debemos citar, fundamentalmente, a las disposiciones que para la organización y desarrollo del autotransporte en México se han dictado, y apuntar sus características más importantes que son esenciales para realizar los fines que persigue el autotransporte, como servicio público que acelera el desarrollo de nuestras comunicaciones, así como el desarrollo de la economía nacional.

Ahora bien, el transporte colectivo de personas y bienes de producción, así como de consumo, que se realiza dentro de nuestro ámbito nacional, tiene diversos aspectos especiales que, de acuerdo con el tipo de transporte se dan, ya sean el marítimo, fluvial, ferroviario, aéreo o carretero, pero por la índole de nuestro trabajo analizaremos el articulado de la Ley de Vías Generales de Comunicación aplicable en materia de autotransporte de pasajeros.

a) *Ley de Vías Generales de Comunicación*

Clasifica esta ley las vías generales de comunicación, en su capítulo I, en: marítimas, fluviales, ferrocarriles, caminos, puentes, el espacio aéreo nacional en que transiten las aeronaves, las líneas telefónicas, las líneas conductoras eléctricas y el medio en que se propagan las ondas electromagnéticas, las rutas del servicio postal y los servicios auxiliares, obras, construcciones y demás dependencias y accesorios de las mismas y los terrenos y aguas que sean necesarios para el establecimiento de los servicios y obras citadas anteriormente; la extensión de los terrenos y aguas y el volumen de éstas se fijará por la Secretaría de Comunicaciones.

En el capítulo II nos habla de la jurisdicción, donde establece que las vías generales de comunicación y los medios de transporte que operen en ellas quedarán sujetos exclusivamente a los poderes federales, ejercitando el poder ejecutivo sus facultades a través de las secretarías de Comunicaciones y de Obras Públicas, estableciendo, además, en qué casos y sin perjuicio de lo que a su vez establece la Ley de Secretarías de Estado y departamentos, o de las facultades expresas

que otros ordenamientos legales concedan a la economía nacional.

Habla también, de la explotación, mejoramiento y conservación de vías generales de comunicación; la inspección y vigilancia, otorgamiento, interpretación y cumplimiento de concesiones; celebración de contratos con el gobierno federal; caducidad, rescisión y modificación de concesiones y contratos celebrados con el mismo; otorgamiento y revocación de permisos; expropiación, aprobación, revisión o modificación de tarifas, circulares, horarios, tablas de distancias, clasificaciones y, en general, todos los documentos relacionados con la explotación, registro, venta de las vías y medios de transporte así como de los casos que afecten su propiedad.

Se refiere a la vigilancia de los derechos de la nación respecto de la situación jurídica de los bienes sujetos a revisión en los términos de esta ley o de las concesiones respectivas; infracciones a esta ley o a sus reglamentos, y toda cuestión de carácter administrativo relacionada con las vías generales de comunicación y medios de transporte. Dice, también, que corresponderá a los tribunales federales conocer toda controversia de orden civil en que fuere parte actora, demandada o tercera opositora una empresa de vías generales de comunicación, así como de los delitos contra la seguridad o integridad de las obras o contra la explotación de las vías y los que intenten o consumen con motivo del funcionamiento de sus servicios, o en meroscaño de los derechos, muebles o inmuebles propiedad de las empresas o que estén bajo su responsabilidad; todos los actos y contratos sujetos a registro, que tengan por objeto vías generales de comunicación, deberán inscribirse en el Registro Público de la ciudad de Mé-

xico, se exceptúan de la obligación anterior los actos y contratos relacionados con embarcaciones cuyo valor no exceda de \$ 20,000; personalidad y bienes de las empresas sujetas a concesión; derechos de la nación; la inspección de los caminos en general y reglas para construir y explotarlos; del transporte de personas, de carga; sanciones.

b) *Disposiciones de la Ley de Vías Generales de Comunicación referentes a sociedades*

El artículo 152 de la ley consigna, en su fracción II: "La concesión para prestar el servicio público de autotransportes se otorgará para cualquiera de los servicios siguientes:

Transporte de personas.

- a) Servicio de primera.
- b) Servicio de segunda.
- c) Servicio exclusivo, turismo.

Transporte de carga.

- a) Servicio de carga.
- b) Servicio exprés.

Transporte de personas y de carga.

- a) Servicio mixto."

Fracción III. La explotación que se proponga efectuar el solicitante quedará condicionada a la constitución de una sociedad, de las permitidas en este capítulo, por todos los

concesionarios que prestan idéntico servicio, para realizar la explotación conjunta de la misma ruta o tramo para los demás fines de toda sociedad, salvo el caso de que una ruta pueda ser servida por un concesionario con el número de vehículos que conforme a la ley pueda operar.

A pesar de que en la ley de comunicaciones se insista una y otra vez en la libertad para constituirse en cualquiera de los tipos de sociedad previstos en las leyes del país, es conveniente aclarar que la integración de sociedades cooperativas y de sociedades anónimas ha obedecido, más que a razones de conveniencia, a la exigencia de la S.C.T.

En la fracción IV del mismo artículo 152, se asienta lo siguiente: "El número máximo de vehículos que podrá amparar la concesión que se otorgue a una sociedad será el que fuere necesario para la explotación de la ruta, siempre que así lo hubiere pedido la interesada, que el capital social permita realizar esa explotación y que cada socio aporte como máximo la suma que demanda la explotación de cinco vehículos". Esta disposición será aplicable a aquellas empresas que verdaderamente sean propietarias de vehículos y concesiones, es decir, que por su constitución, puedan estar de hecho, dentro de los lineamientos de una sociedad mercantil, con las siguientes limitaciones:

a) En ningún caso podrá conferirse concesión a sociedades cuyo capital esté total o parcialmente representado por acciones al portador.

b) El máximo señalado (la suma que demanda la explotación de cinco vehículos) como límite para las aportaciones de cada socio.

"Cuando la concesión se otorgue a personas físicas, cada

socio deberá limitar sus aportaciones a la explotación de cinco vehículos, sin perjuicio de las sumas que fuere necesario aportar para el establecimiento de los servicios accesorios. La misma limitación se observará durante todo el tiempo de vigencia de la sociedad, por lo tanto, ningún socio podrá aumentar su participación social ni adquirir acciones de la sociedad en una proporción que exceda de lo autorizado en este artículo.”

El artículo que antecede expresa la intención del legislador de evitar a toda costa la constitución de monopolios, tratando de imprimirle su característica de actividad nacional integrada por trabajadores o pequeños inversionistas.

Por medio del artículo 156 se acepta la transmisión de los derechos derivados de las concesiones, previa autorización de la S.C.T., y siempre que el adquirente llene los requisitos exigidos, en los siguientes términos:

a) Si transcurridos tres años de la explotación el concesionario cumplió sus obligaciones.

b) En cualquier tiempo en caso de fallecimiento o incapacidad física o mental del concesionario.

c) En todo tiempo si para constituir una sociedad para la explotación conjunta (fracción III, artículo 152), los concesionarios convienen en transmitir el goce o la titularidad de esos derechos a la sociedad que para tal efecto se constituya.

En el último se da opción a la formación de sociedades en calidad de propietarias, o únicamente como administradoras de lo que la ley nombra “bienes o derechos en goce” suponiéndose, por el significado del término, que la sociedad disfruta de dichos bienes o derechos; lo que considera, en el caso que tratamos, no es lo más propio, ya que en la gran

mayoría de las sociedades integradas por camioneros, éstos exclusivamente ceden a la sociedad sus bienes y derechos para efectos de administración (uso común de bienes y servicios accesorios) sin que este hecho prive al concesionario del disfrute de sus propiedades en una forma casi directa, por lo tanto, se puede sacar en conclusión que el término *administración* resultará más propio que la palabra *goce*, cambio que la propia Secretaría de Comunicaciones ha aceptado, no obstante que dicha modificación no está prevista por la ley de la materia.

En el reglamento se establece que "si no se expresare en qué concepto hace la aportación, se entenderá transferida la titularidad. En uno y en otro caso se formará un solo depósito con la suma de los que hubieren constituido los concesionarios en Nacional Financiera, S. A., y este depósito quedará afecto al cumplimiento de las obligaciones de la sociedad que se forme para la prestación de los servicios". El monto de este depósito quedará ubicado en la parte correspondiente en el activo de la sociedad (depósitos diversos).

El artículo 159 fija las bases conforme a las cuales se organizarán las sociedades de referencia, estableciendo, la última fracción, que la escritura constitutiva deberá ser aprobada e inscrita en un registro especial por la S.C.T.

Estarán administradas en los términos de la Ley de Sociedades Mercantiles o por la Ley de Sociedades Cooperativas.

El artículo 161 dice: "Las sociedades que se constituyan conforme al artículo 159 serán solidariamente responsables con los concesionarios por el cumplimiento de sus obligaciones y en ningún caso podrán eludir o limitar esta responsabilidad."

En el reglamento se estipula que las aportaciones que hagan los socios serán las que se requieran para la explotación de los vehículos autorizados en las respectivas concesiones, para el establecimiento de los servicios accesorios y para constituir un fondo que asegure a la sociedad de los concesionarios la operación de los servicios durante el primer año de explotación.

Se habla de un fondo para garantizar la operación durante el primer año de explotación, como un mínimo requerido en las aportaciones de los socios para constituir el activo que vendrá a ser propiamente de la sociedad; pero que se empleará en una forma complementaria para lograr la explotación del servicio por parte de los concesionarios.

c) *Reglamento Federal de Caminos*

El Reglamento de Tránsito en los Caminos Federales fue expedido por decreto de Abelardo L. Rodríguez y publicado en el *Diario Oficial*, número 53, del 31 de diciembre de 1932, durante su gestión como Presidente de la República. Es pues un reglamento de tránsito en los caminos nacionales y particulares de concesión federal.

En su capítulo I nos habla de los vehículos, estableciendo condiciones y requisitos que son tratados con gran cuidado, especificando con detalles dichos requisitos y condiciones necesarias para el tránsito de los vehículos.

El capítulo II establece como necesario el registro de vehículos.

El capítulo III puntualiza los requisitos para operar y transitar.

El capítulo IV se refiere a la circulación y da disposiciones generales.

El capítulo V habla de los servicios públicos y permisos de ruta.

El capítulo VI, de las tarifas y clasificación.

El capítulo VII de la policía de caminos.

El capítulo VIII indica las disposiciones generales, y el IX, las sanciones; las tarifas de sanciones están también comprendidas, así como los artículos 217 y 218 del código penal, y señales de tránsito.

Consta de un reglamento del capítulo de explotación de caminos que se refiere a la definición, jurisdicción y leyes aplicables; a la planeación de los servicios públicos; de las concesiones; de las sociedades de concesiones; de los servicios de 1a. y 2a. clases; del servicio exclusivo de turismo; de los servicios de carga y exprés, transportación de frutas, legumbres y otros artículos perecederos; transporte de personas y de cosas; de los permisos y sus diversas clases; de las tarifas, contabilidad de las empresas y estadística; del peso y otras características de los vehículos; lo referente a los vehículos extranjeros y su tránsito por los caminos nacionales; de las disposiciones transitorias. Es un catálogo detallado que preserva y da carácter legal a la explotación del autotransporte en nuestro sistema carretero, y forma parte de nuestra organización jurídica estableciendo permanentemente su organización y, en esta forma sienta las bases para su justa explotación, beneficiando a los usuarios, comerciantes en pequeña y gran escala, a los industriales y, en consecuencia, a la economía nacional que, en la actualidad, preferentemente, utiliza y se vale de este sistema para su crecimiento.

3. PROTECCIÓN DE LA LEGISLACIÓN LABORAL A LOS TRABAJADORES DEL AUTOTRANSPORTE:

a) *Ley Federal del Trabajo, artículos 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263 y 264*

Los artículos arriba citados están comprendidos dentro del capítulo VI de la Ley Federal del Trabajo que fue publicada en el *Diario Oficial* del 12 de abril de 1970 y entró en vigor el 1o. de mayo del mismo año.

Están, pues, en el capítulo VI, comprendidas las relaciones de trabajo del autotransporte bajo el título de trabajo de autotransportes.

El artículo 256 establece que: "Las relaciones entre los choferes, conductores, operadores, cobradores y demás trabajadores que prestan servicio a bordo de autotransportes de servicio público, de pasajeros, de carga o mixtos, foráneos, urbanos, tales como autobuses, camiones, camionetas o automóviles, y los propietarios o permisionarios de los vehículos, y sus relaciones de trabajo, quedan sujetos a las disposiciones de este capítulo." En el mencionado capítulo la ley protege a los trabajadores del autotransporte estableciendo o tratando de fijar los sujetos de estas relaciones. En virtud de que este capítulo es nuevo, ya que existe como antecedente primario el artículo 123 constitucional que considera que todo aquel que realiza un servicio a otro es un trabajador y goza de los beneficios del precepto constitucional, no trata, pues, de abarcar ningún tipo de relaciones que no estuviese comprendido con anterioridad, pero sí establece, en principio, el tipo de relación que nace de un aparente contrato de arrendamiento que beneficia al dueño del vehículo, como puede ser el caso del

taxista, considerado como trabajador por esta nueva Ley Federal del Trabajo.

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

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

"Los salarios no podrán reducirse si se abrevia el viaje, cualquiera que sea la causa. En los transportes urbanos o de circuito, los trabajadores tienen derecho a que se les pague el salario mínimo en los casos de interrupción del servicio por causas que no les sean imputables.

"No es violatoria del principio de igualdad de salario la disposición que estipula salario distinto por trabajo igual, si éste se presta en líneas o servicios de diversa categoría."

En este artículo se protege al trabajador en el ejercicio de su labor en cuanto al pago de su salario, que no podrá reducirse por causas de fuerza mayor, y establece las modalidades en que se puede pagar, no pudiendo, nunca, ser menor del salario mínimo.

"Artículo 258. Para determinar el salario de los días de descanso se aumentará el que perciban por el trabajo realizado en la semana, con un dieciséis, sesenta y seis por ciento.

"Artículo 259. Para determinar el monto del salario en

los días de vacaciones y de las indemnizaciones, se estará a lo dispuesto en el párrafo segundo del artículo 89.

"Artículo 260. El propietario del vehículo y el concesionario o permisionario son solidariamente responsables de las obligaciones derivadas de las relaciones de trabajo y de la Ley.

"Artículo 261. Queda prohibido a los trabajadores:

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

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

III. Recibir carga o pasaje fuera de los lugares señalados por la empresa para esos fines.

"Artículo 262. Los trabajadores tienen las obligaciones especiales siguientes:

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

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

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

IV. Hacer durante el viaje las reparaciones de emergencia que permitan sus conocimientos, la herramienta y las refacciones que disponga, si no es posible hacer las reparaciones, pero el vehículo puede continuar circulando, conducirlo hasta el poblado más próximo o hasta el lugar señalado para su reparación.

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

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

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

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

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

IV. Observar las disposiciones de los reglamentos de tránsito sobre condiciones de funcionamiento y seguridad de los vehículos.

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

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

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

4. LA SEGURIDAD SOCIAL, EL TRABAJADOR Y SUS FAMILIARES

Debemos pensar no en un sistema de seguro social, sino, en conceptos más definidos, en la seguridad social, principalmente en atención a las necesidades del desarrollo de nuestro pue-

blo. Ya no podemos pensar ahora en bienestar físico solamente, sino en otros también, como son el moral, el social y el espiritual. No debemos considerar a la salud como ausencia de enfermedad ni a la vejez como algo inevitable, y, por esto, dar una pensión exigua. Debemos pasar a sentar bases para llegar a una seguridad social que proteja, efectivamente, al pueblo mexicano.

Dado que la seguridad social es un sentimiento general y no únicamente una actitud o postura frente al trabajo, deben fomentarse los medios que promuevan la seguridad y la higiene en todos los niveles de vida.

En México ese sentimiento se realiza a través del Instituto Mexicano del Seguro Social, que fue creado obedeciendo lo dispuesto por la fracción XXIX del artículo 123 constitucional: "se considera de utilidad pública la expedición de la Ley del Seguro Social".

Durante el gobierno del general Manuel Avila Camacho se expidió la Ley del Seguro Social, a los 31 días del mes de diciembre de 1942, y se publicó el 19 de enero de 1943, reglamentando, como ya dijimos, la fracción XXIX del artículo 123, creándose el Instituto Mexicano del Seguro Social.

La ley comprende el seguro de:

- I. Accidentes del trabajo y enfermedades profesionales;
- II. Enfermedades no profesionales y maternidad;
- III. Invalidez, vejez y muerte, y
- IV. Cesantía en edad avanzada.

Dentro del régimen del seguro obligatorio se comprende:

- I. A las personas que se encuentran vinculadas a otras por un contrato de trabajo, cualquiera que sea la personalidad jurídica o la naturaleza económica del patrón y aun

cuando éste, en virtud de alguna ley especial, esté exento del pago de impuestos, derechos o contribuciones en general.

II. A los que presten sus servicios en virtud de un contrato de aprendizaje, y

III. A los miembros de sociedades cooperativas de producción, de administraciones obreras o mixtas, ya sea que estos organismos funcionen como tales conforme a derecho o sólo de hecho.

"Artículo 8o. Son sujetos del régimen del Seguro Social Obligatorio, los miembros de las sociedades cooperativas de producción, los de las sociedades locales de crédito agrícola y los de las sociedades de crédito ejidal. Las mencionadas sociedades serán consideradas como patrones para los efectos de esta ley.

"Artículo 9o. Los asegurados y sus familiares derechohabientes, con objeto de poder recibir, o en su caso, de seguir disfrutando las prestaciones que esta ley señala, deberán sujetarse a las disposiciones y requisitos que para cada caso se exijan en la misma o en sus reglamentos.

"Artículo 10. Los asegurados o beneficiarios penados corporalmente por más de 30 días con motivo de delitos intencionales, perderán su derecho a prestaciones por el tiempo durante el cual sufran la sanción.

La suspensión no afecta los derechos o prestaciones que otorgue esta ley a familiares del asegurado, cuando éste sea el penado.

Cuando el que sufra la sanción esté percibiendo una pensión de invalidez, de vejez o de cesantía y dependan económicamente de él sus familiares, éstos recibirán la pensión.

"Artículo 12. Las pensiones y subsidios que corresponden

a los asegurados y a sus beneficiarios no son susceptibles de embargo judicial o administrativo. Sólo en los casos de obligaciones alimenticias a cargo de aquéllos puede embargarse hasta el 50% del monto de pensiones o subsidios.

.....

”Artículo 34. El patrón será responsable, de acuerdo con las disposiciones legales correspondientes, de los daños y perjuicios que se causaren al asegurado o sus familiares derechohabientes, cuando por falta de cumplimiento de la obligación de inscribirlo, según el artículo 7o., o de la obligación de avisar los salarios efectivos o los cambios de éstos, no pudieran concederse las pensiones o las ayudas para matrimonio, conforme a las disposiciones de esta ley, a los que tengan derecho los asegurados o sus familiares derechohabientes, o si estas prestaciones resultaren disminuidas en su cuantía.”

CAPÍTULO V

Conclusiones

CAPÍTULO V

Conclusiones

1. Vemos claramente cómo el transporte, hasta su fase actual, se va desarrollando, conjuntamente, con el progreso de los pueblos. El autotransporte, que se fue formando por sí solo, ligado a las necesidades que requería satisfacer nuestra nación, tiene una participación histórica que es base fundamental para nuestro estudio, porque nos aporta el conocimiento de su origen, evolución y desarrollo hasta llegar a ser —en la actualidad— una de las industrias más fuertes, ya que la inversión del capital se queda en nuestro país.

2. El transporte es una gran industria creada para poder brindar a la nación una mejor prestación del servicio público que otorga el Estado a los particulares, satisfaciendo, con ello, una necesidad de tipo socioeconómico.

3. Los particulares, por medio de la concesión que les hace el Estado para encargarse de los servicios públicos, nos dan un libre juego de la oferta y la demanda, pero se requiere el control y vigilancia del Estado para poder nivelar los intereses de las empresas de transporte y los de la comunidad que utiliza dichos servicios, aplicándoles un horario regular y tarifas justas.

4. La formación de sociedades hubo de generalizarse debido a que muchos de los trabajadores que eran dueños decidieron agruparse para fines prácticos buscando la emancipación económica, y, no estando prevista esta clase de agrupaciones en la Ley de Sociedades Mercantiles, se les impuso, como máscara, la fisonomía de alguno de los tipos de sociedad consignados en dicha ley, aunque en la actualidad haya cierta tendencia a darles la forma de sociedad anónima, en la que conservan bienes solamente "en goce", es decir, en "administración", o sea que sólo se trata de una posesión que no implica explotación alguna por parte de la sociedad. Por lo que se refiere a la forma legal éstos podrán adoptar la que mejor les convenga, siempre y cuando el tipo adoptado se consigne en la Ley de Sociedades Cooperativas o dentro de la Ley de Sociedades Mercantiles.

5. El autotransporte de pasajeros constituye un servicio público que se entrega a los particulares mediante autorización del Estado. Esta se concede a una persona física para explotar el servicio, sujetando al permisionario a las condiciones que la ley establece. Así tenemos que la prestación de este servicio es obligatoria.

6. Son concesiones federales las que establecen el autotransporte de pasajeros, por lo que corresponde ser otorgadas por la Federación, por medio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con lo que, debido a esto, pasan a ser, precisamente, materia de jurisdicción federal.

7. Por *servicio público* se entiende la actividad que satisface una exigencia colectiva de carácter económico mediante prestaciones que deben ser regulares, continuas y uniformes.

8. La ley señala, respecto de la explotación del servicio público de autotransporte de pasajeros, cuándo deben otorgarse concesiones o permisos. Aunque éstos se conceden, en algunos casos previstos, legalmente, en otros son dejados a juicio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

9. Empresa de autotransporte. En una de las acepciones corrientes del término se hace referencia a esta empresa, controlada por varias personas que, se supone, son miembros de la sociedad, que nombrados mediante una asamblea de socios vienen a formar el consejo de administración, y cuya función principal es la de prestar el servicio público de autotransportes de concesión federal.

10. En cuanto al término *rut*as, se refiere al recorrido autorizado que se efectúa conforme a itinerarios determinados.

11. El término *línea* se refiere a la unión de varios permissionarios para protegerse y poder prestar mejor el servicio público.

12. El autotransporte de pasajeros, en nuestro país, ha ido evolucionando a medida que el progreso económico y nuestro desarrollo general lo hacen. Es notorio el gran interés que los últimos gobiernos han dado a este renglón, proyectando y dando facilidades para su expansión que en gran medida a coadyuvado en la solución del movimiento de grandes núcleos humanos de población que forman la dinámica de nuestra evolución, acelerando las comunicaciones y las interrelaciones, asimismo ha sido un agente generador de fuentes de trabajo para miles de mexicanos que se han incorporado a estas actividades. Es alentador observar cómo, en unos cuantos años, México puede encontrarse entre los primeros

países por su extensa red de carreteras y por los nuevos sistemas de autotransporte que hacen más cómodo y rápido este servicio público.

13. Las relaciones entre las empresas de transporte y sus trabajadores son de naturaleza social.

14. El artículo 123 de nuestra Constitución es estatuto exclusivo de los trabajadores, y se refleja en la nueva Ley Federal del Trabajo, que tiene aplicación muy amplia en las relaciones obrero-patronales del autotransporte de pasajeros condicionándolas y regulándolas en las fracciones 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263 y 264.

15. Las fracciones 472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, etc., establecen los "riesgos de trabajo" que tienen aplicación en todas las relaciones de trabajo, incluidos los trabajos especiales; y fijan como riesgo de trabajo los accidentes y enfermedades a que están expuestos los trabajadores en ejercicio o en materia del trabajo y que puedan producir:

- I. Incapacidad temporal.
- II. Incapacidad permanente parcial.
- III. Incapacidad permanente total.
- IV. La muerte.

Estos artículos encuentran margen de aplicación en el campo del autotransporte de pasajeros dadas las condiciones propias de esta actividad, protegiendo a los operadores de las necesidades de transporte; fijando, también, que las indemnizaciones por riesgos de trabajo que produzcan incapacidades se pagarán directamente al trabajador tomando en cuenta el salario diario y los aumentos posteriores que correspondan al empleo que desempeñaba, hasta que se determine el grado de la incapacidad, el de la fecha en que se produzca la muerte

o el que percibía al momento de su separación de la empresa no pudiendo ser base para el pago de las indemnizaciones una cantidad menor a la del salario mínimo, teniendo derecho el trabajador en estos casos a:

- I. Asistencia médica.
- II. Rehabilitación.
- III. Hospitalización, cuando el caso lo requiera.
- IV. Medicamentos y material de curación.
- V. Aparatos de prótesis y ortopedia necesaria.
- VI. La indemnización fijada en este título; también, las indemnizaciones según el grado de incapacidad.

16. El IMSS ha venido a ocupar un plano relevante en nuestro desarrollo, protegiendo al trabajador y sus familiares e, inclusive, al patrón, que tiene la obligación de inscribirse e inscribir a sus trabajadores dentro de los plazos y requisitos que fijan los reglamentos respectivos, para los ramos de enfermedades no profesionales y maternidad; de invalidez, vejez, cesantía y muerte; las sociedades cubrirán el 50% de las primas totales y el gobierno federal, también, contribuirá con el 50% de la prima respectiva, siempre y cuando se trate de ejidatarios o de pequeños propietarios de no más de 10 hectáreas de riego, etcétera.

Así, pues, son sujetos del régimen del Seguro Social Obligatorio, los miembros de sociedades cooperativas de producción, los de las sociedades locales de crédito agrícola y los de las sociedades de crédito ejidal, que se consideran como patrones para los efectos de la ley; comprendiendo este régimen a las personas que se encuentren vinculadas a otras por un contrato de trabajo, cualquiera que sea la personalidad jurídica o la naturaleza económica del patrón y aun cuando éste,

en virtud de alguna ley especial, esté exento del pago de impuestos, derechos o contribuciones en general; a los que presenten sus servicios en virtud de un contrato de aprendizaje y a los miembros de sociedades cooperativas mixtas, ya sea que estos organismos funcionen como tales conforme a derecho o sólo de hecho.

Bibliografía

- LIC. ALBERTO TRUEBA URBINA. *Derecho del trabajo.*
LUIS CHÁVEZ OROZCO. *Historia económica social de México.*
DR. MARIO DE LA CUEVA. *Derecho mexicano del trabajo.*
MARIO DEVEALI L. *Lineamientos del Derecho del trabajo.*
VÍCTOR FARREN GUILLÉN. *Nueva enciclopedia jurídica.*
CARLOS GARCÍA OVIEDO. *Derecho social.*
GABINO FRAGA. *Derecho administrativo.*

DIVERSAS PUBLICACIONES DE LA ALIANZA DE CAMIÓNEROS DE LA REPUBLICA MEXICANA

- MICHAEL R. BONAVIA. *Economía de los transportes.*
MIGUEL MAZÍN CERVANTES. *Los autotransportes y el Estado.*
Revista Comunicaciones y Transportes, números 2, 3, 7, 8, 14 y 15.
MERKEL. *Enciclopedia jurídica.*
LANZ DURET. *Derecho constitucional mexicano.*
ROBERTO AGRAMANTE. *Introducción a la sociología.*

L E Y E S

- CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.
NUEVA LEY FEDERAL DEL TRABAJO.
LEY DEL SEGURO SOCIAL.
LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN.
LEY GENERAL DE SOCIEDADES MERCANTILES.
LEY GENERAL DE SOCIEDADES COOPERATIVAS.
RECLAMAMENTO FEDERAL DE CAMINOS.

INDICE

Pág.

CAPÍTULO I

Introducción

1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS	26
a) <i>Etapa prehispánica</i> , 26	
b) <i>Etapa colonial</i> , 28	
c) <i>Etapa contemporánea</i> (Comisión Nacional de Caminos), 35	
2. EL VEHÍCULO DE MOTOR EN MÉXICO	37
3. EL SISTEMA DEL AUTOTRANSPORTE EN MÉXICO	40

CAPÍTULO II

Importancia económica y social del autotransporte, y situaciones jurídicas

1. IMPORTANCIA ECONÓMICA Y SOCIAL	46
2. SITUACIONES JURÍDICAS	49
a) <i>El autotransporte como un servicio público</i> , 49	
b) <i>Situaciones de hecho</i> , 53	
c) <i>Constitución en sociedades</i> , 58	

CAPÍTULO III

El autotransporte y el Estado

1. EL AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS, DE CONCESIÓN FEDERAL	70
2. EL PROGRAMA NACIONAL DE TERMINALES DE AUTOBUSES	81
3. ASPECTOS POLÍTICOS Y SOCIALES DE LOS TRANSPORTES	90

CAPÍTULO IV

Régimen jurídico del autotransporte

1. DERECHO DEL AUTOTRANSPORTISTA, EMANADO DE LA CONSTITUCIÓN	99
a) <i>Artículos 4o. y 5o.,</i> 99	
b) <i>Artículo 123,</i> 102	
2. LEYES Y REGLAMENTOS DE LOS TRANSPORTISTAS	103
a) <i>Ley de Vías Generales de Comunicación,</i> 104	
b) <i>Disposiciones de la Ley de Vías Generales de Comunicación referentes a sociedades,</i> 106	
c) <i>Reglamento Federal de Caminos,</i> 110	
3. PROTECCIÓN DE LA LEGISLACIÓN LABORAL A LOS TRABAJADORES DEL AUTOTRANSPORTE	112
a) <i>Ley Federal del Trabajo, artículos 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263 y 264,</i> 112	
4. LA SEGURIDAD SOCIAL, EL TRABAJADOR Y SUS FAMILIARES . . .	115

CAPÍTULO V

Conclusiones

Bibliografía, 127

BIBLIOTECA CENTRAL
S. N. A. S.