
FACULTAD DE DERECHO

U. N. A. M.

La Complejidad en las Relaciones de Trabajo en los Autotransportes y el Derecho del Trabajo

Seminario de Derecho del Trabajo

que para obtener el título de

LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A

JOSE ABELARDO PONCE TREVIÑO



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

ESTA TESIS FUE ELABORADA BAJO LA DIRECCION DEL DR.
ALBERTO TRUEBA URBINA, DIRECTOR DEL SEMINARIO DE -
DERECHO DEL TRABAJO, DE LA FACULTAD DE DERECHO DE
LA U.N.A.M., ASI COMO EL ASESORAMIENTO DEL LIC. -
PEDRO ROSAS M.

A MI PADRE:

J. JESUS PONCE NUÑEZ

MI MEJOR AMIGO.

A MI MADRE:

MA. ELENA TREVIÑO DE PONCE

MADRE EJEMPLAR.

A MI HERMANA:

HERLINDA PONCE DE HERNANDEZ

CON EL CARIÑO DE SIEMPRE.

AL DR. ALBERTO TRUEBA URBINA;
MAESTRO INTACHABLE.

AL LIC. PEDRO ROSAS M.

POR LA ORIENTACION RECIBIDA PARA LA
REALIZACION DE ESTA TESIS.

A LA UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO.

A LA FACULTAD DE DERECHO.

A MIS MAESTROS.

A MIS COMPAÑEROS Y AMIGOS.

LA COMPLEJIDAD EN LAS RELACIONES DE TRABAJO DE AUTOTRANSPORTES Y EL --
DERECHO DEL TRABAJO.

I N D I C E .

INTRODUCCION.

- I. BREVE HISTORIA DE LOS TRANSPORTES EN MEXICO.

- II. LA RELACION DE TRABAJO DE LOS OPERADORES DE AUTOTRANSPORTES DE PASAJEROS A LA LUZ DE LA TEORIA INTEGRAL.
 - a).- Reivindicación de los trabajadores.
 - b).- Norma tutelar.
 - c).- Norma protectora.

- III. ESTIPULACIONES PARA DESARROLLAR EL TRABAJO DE AUTOTRANSPORTES -- CONTENIDAS EN EL TITULO SEXTO, CAPITULO VI, TRABAJO DE AUTOTRANSPORTES, DE LA LEY FEDERAL DEL TRABAJO.

- IV. ANALISIS DE LAS PRESTACIONES A LOS TRABAJADORES DE AUTOTRANSPORTES DE PASAJEROS EN LA LEY FEDERAL DEL TRABAJO.
 - a).- Decreto Presidencial aparecido en el Diario Oficial del 29 de Diciembre de 1958.

CONCLUSIONES.

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

El presente trabajo, es de gran interés debido a que sus etapas de crecimiento y desarrollo, han ido evolucionando, es decir, observamos como el hombre desde su aparición en la tierra, su principal problema fué el traslado, ya de su persona o de los productos que elaboraba, por lo que, conforme fué pasando el tiempo, pensó en el transporte, el cual evolucionó desde su forma más rudimentaria hasta los transportes que hoy en día conocemos, todo gracias a la creatividad y necesidad del hombre.

Al hacer la exposición del proceso evolutivo del transporte en nuestro país, vemos que no van del todo de acuerdo con el desarrollo económico, político y social, es innegable que hemos avanzado mucho en ese aspecto, pero no lo suficiente para ser un país integrado totalmente y sobre todo en el tema que nos interesa o sean los autotransportes de pasajeros, no han llegado a constituir un verdadero servicio que esté a la altura de una capital del mundo tan importante como lo es la nuestra, teniendo como consecuencia que tanto el público usuario como los trabajadores del ramo de autotransportes, se vean los primeros con un pésimo servicio y los segundos, oprimidos por las líneas camioneras.

Queremos dejar claro que la exposición que hacemos de este tema, más que en la historia y en la propia legislación, la hemos fundamentado en la realidad que rodea a esta clase de trabajadores.

En síntesis podemos decir que tenemos esperanza de que se le dé a estos trabajadores, los beneficios y prestaciones necesarias, no solo de una legislación justa, sino realista de los problemas existentes.

C A P I T U L O I

BREVE HISTORIA DE LOS TRANSPORTES EN EL MUNDO Y EN MEXICO.

Desde el primer momento de su aparición, el hombre se mueve, anda y desplaza, quiere tomar posesión de la tierra, ir más lejos y cada vez más de prisa; es indudable que para satisfacer esta necesidad natural en la que se agrupa la especie humana, no le queda más recurso que inventar. Pero el qué, cómo, a qué ritmo?

Al inicio, antes de inventar, el hombre sueña sin duda alguna. Como ejemplo de uno de los sueños queda el más maravilloso vehículo terrestre de todos los tiempos, "Las botas de siete leguas".

Es en resumen el esfuerzo constante sobre el que el hombre fundamenta su vida para buscar que la realidad se acerque más a sus sueños y alcanzar esa meta en la que aquellos siempre corren un poco delante de él; eso es la historia de la locomoción terrestre.

La Locomoción Terrestre en la Prehistoria y en la Antigüedad.

Hemos sostenido que el hombre empieza inmediatamente a desplazarse. Primero, para comer persigue a los animales y hace la recolección. Después, para combatir a sus vecinos o buscar mujer en la agrupación amiga o enemiga. En cualquier caso, ya se trate de la caza, de la lucha, o del rapto, el primer motor, es en cierto modo, la fuerza.

De cualquier forma el hombre comienza por transportarse a sí mismo.

El genio del hombre despierta, aunque sea modestamente y antes de querer ir más lejos o más de prisa, lo que parece interesarle es transportar más. Para ello buscará afanosamente la forma de evitarse el transporte arrastrando.

Sin embargo, muy pronto se advierte que, en su lugar, mucho mejor lo haría el empleo de animales más dotados para tales funciones. Y es así como aparece en la historia de la locomoción terrestre, los anegros, los asnos, las cabras, los elefantes, los camellos, los renos, los bueyes y los búfalos. Ciertamente es también que los esclavos son utilizados como bestias de tiro y carga a través de los tiempos; pero el progreso de la civilización y la moral humana, rechazan sucesivamente el empleo del hombre en estos menesteres que atentan a su propia dignidad.

Es indudable que, cualquiera que fuese la fuerza motriz empleada, el primer vehículo terrestre fué el trineo: dichos trineos, eran simplemente ramas en forma de "Y", que van unidas a los bueyes, todo ésto - se dirá, no nos conduce muy lejos. Para conseguirlo se precisaban otras cosas. El hombre lo intuí y por eso inventó la rueda.

Las más antiguas representaciones de la rueda, se remontan al cuarto milenio A.C., y las encontramos en Mesopotamia entre los sumerios, los acadios, los helenitas y los caldeos. Efectivamente fueron los primeros en utilizar la rueda que en un principio era de una sola pieza y - más concretamente de tres placas de madera que, unidas entre sí, forman un círculo. Más tarde la vemos rodeada por una banda metálica y más tarde aún se vacía su parte central y ese hueco se salva aplicándole unos - radios.

Durante mucho tiempo, los carros están reservados a los poderosos y a los sacerdotes, y su primera aplicación es la guerra y para los ritos funerarios. Su utilización con el pueblo con fines comerciales es muy posterior.

Este tipo de transporte sufrió muy pocas modificaciones, hasta que en el año 700 A.C., aparece el caballo traído por los Hycksos a Egipto, convirtiéndose posteriormente en el principal medio de transporte de los Asirios, conquistadores de casi todo el mundo civilizado.

Los romanos, gente práctica y que tiene que administrar un vasto imperio, introducirán en el carro muchas mejoras y muy pronto la utilizarán para otros fines distintos a la guerra.

Aunque rudimentarios estos carruajes, iban a provocar si no la creación, si el perfeccionamiento de los caminos. Al principio, el camino no es más que una pista trazada por los animales con destino a sus - abrevaderos y que el hombre sigue después para perseguir a esos mismos - animales o para su uso particular.

Así en América, las primeras sendas que atravesaron las cordilleras de los Apalaches, los lugares de más fácil acceso, las trazaron - las manadas en sus migraciones. Esas fueron las mismas sendas que siguieron los indios y primeros colonizadores incapaces de encontrar otras

mejores.

De hecho, la civilización corre por esos cauces durante muchos miles de años y solo gradualmente van trazándose nuevas rutas, pero partiendo y volviendo siempre a los caminos trillados por las manadas.

El primer gran sistema de comunicación es construido expresamente para facilitar los contactos con los distintos puntos del imperio, fué el creado por Darío el Grande de Persia en el siglo VI A.C.

Las vías romanas, fueron el principal vehículo de la dominación y civilización romana. La romanización del mundo antiguo, responde exactamente con los puntos hasta donde llegó la acción de la ingeniería civil romana. Esta red de vías, comprendía un total de 30,000 kilómetros entre las que eran atendidas por las autoridades del imperio y por los municipios. Por esta red de caminos circulación distintos tipos de carruajes como los eran la clabulería, la cual podía arrastrar hasta 500 kgs. de carga, la augaría y la parangaría, que también eran otros tipos de vehículos pesados, entre los más ligeros figuraban la reda, la carruca y la birota.

Cuando Roma cae en poder de los Visigodos, en el año 410, el derrumbamiento del imperio arrastró todo el complejo militar y comercial vinculado a su red de vías.

Transportes de Edad Media.

En la época de las cruzadas el deseo más ferviente que se tiene, es el llegar a Tierra Santa. Para los árabes el punto de referencia es siempre la Meca. Se establece un continuo ir y venir de peregrinos, a los que se unen estudiantes, mercaderes, juglares, que con mucha frecuencia se tropiezan con gente indeseable.

Desde el punto de vista del transporte, estos desplazamientos se hacían en las peores condiciones, pero despertaron la idea de viajar y de intercambiar la idea y la necesidad de una locomoción terrestre.

Las peregrinaciones a Santiago de Compostela, representaban un gran fenómeno cultural de la edad media y los caminos que llevan al Sepulcro del Apóstol desde todos los puntos de la Europa Occidental, se fueron organizando de forma que los viajeros tuvieran hospitales, hospede-

derías y refugios.

Durante la edad media, se adopta el eficiente sistema de engancharle el caballo al carro, con lo que la locomoción terrestre recibe un gran impulso.

No se inventa nada; en realidad no se hace más que aplicar los métodos empleados en la etapa del Centro de Asia. Esto impulsa considerablemente la locomoción sobre ruedas, tanto de las cosas como de las personas.

En la locomoción terrestre, juegan siempre dos factores: El vehículo y el camino, y ninguno de los dos progresa con independencia del otro. Las carreteras de la edad media, son simples caminos y a veces insignificantes puentes de madera, siendo éstos, los primeros en su clase.

Algunos constructores más audaces se enfrentan con la piedra, pero su audacia no siempre es recompensada y sus obras se vienen abajo.

Poco a poco la piedra ha substituído a la madera y el hierro fundido a la piedra.

Encontramos que en Italia, aparece el que posteriormente fué el origen directo del carruaje particular conocido en esa época como el "carroccio".

En medio de esta floración de carruajes, a todo el mundo le domina el deseo de ir en cualquier forma, que no sea a pié y de ir más lejos.

"Para los nuevos ricos se crean los transportes públicos; en otras palabras, lo que atendida la velocidad alcanzada, se llamarán Diligencias". (1)

"En el año 1662, una idea del señor Pascal, da origen a la primera línea de ómnibus, es decir, de carrozas que siguen un itinerario fijo, esta clase de servicios no tuvo el éxito deseado por su fundador, pero dejó sentadas las bases para la creación de nuevos transportes colectivos".

"Es hasta el año de 1828, cuando se imponen los transportes co

lectivos y que por ejemplo, tenemos "las favoritas", las ciudadanas, las golondrinas". (2)

Al otro lado del Atlántico, las evoluciones siguen el mismo ritmo. Los Estados Unidos, copian primero a Europa, pero conforme a una serie de circunstancias impuestas por las condiciones de vida del país.

En 1639 se traza la primera carretera entre las ciudades de Plymouth y Boston. En 1750, nace un gran carro con cuatro ruedas de madera y un gran toldo blanco: Instrumento y símbolo de la conquista de los espacios vírgenes por los pioneros, las mujeres y los niños viajaban en su interior, los hombres fuera y a pié, participan en todas las empresas desde la colonización del Mid West, hasta el descubrimiento del oro en California.

Así es como principia en los Estados Unidos, lo que hasta nuestra época es la gran industria del transporte.

El Triunfo del Automóvil.

En la historia de la locomoción terrestre, el caballo prestó grandes servicios al hombre, como tiro. Pero el hombre es ingrato y llega un día en que nada más piensa en reemplazar al caballo por una máquina, es decir, por una serie de aparatos que proporcionan la energía necesaria para el desplazamiento.

Antes de encontrar el motor de vapor, eléctrico, o de petróleo, que convertirá al vehículo en automóvil, el hombre obsesionado por prescindir de su viejo compañero vuelve así mismo. En 1645 Jean Thésou, obtiene el privilegio de poner en solo una pequeña carroza de cuatro ruedas inventada por él, que no es movida por caballos sino por dos hombres sentados.

Se comienza a buscar la economía en cuanto a la transportación, se piensa entre otras cosas en utilizar, se dice aprovechar el viento y así es como surgen varios transportes de vela. No se obtuvieron los resultados deseados con este tipo de locomoción y se recurre a otras fuentes de energía como lo son el vapor, la electricidad y la gasolina.

El primer vehículo de vapor fué el diseñado por Nicolás Guggnot, el cual tenía un sinnúmero de defectos, pero que tuvo la virtud de ser el

pionero de esta locomoción. En el año de 1801, Richard Trevithinck, ayudado por su primo Arturo Viviant, construyen un vehículo a vapor el cual era capaz de transportar a doce pasajeros a 14 kilómetros por hora, este transporte lo podemos considerar como el primer servicio de pasajeros — con este tipo de propulsión.

Transcurrieron los años y a pesar de que se han hecho muchas mejoras a este transporte, no alcanzó a superar el problema que representaba el gasto de combustible, además de que tenía un serio contrincante en el ferrocarril. Se continúan las investigaciones tendientes a encontrar un combustible que satisfaga las necesidades tanto económicas como de locomoción, para esa época y así es como encontramos que la siguiente propulsión del transporte la constituyó la electricidad.

Se necesita que la fuente de electricidad se encuentre en el vehículo para asegurar su autonomía, se elige el llamado acumulador, depósito de energía eléctrica transportable.

Fueron muchos los intentos que se hicieron para lograr que la fuente de propulsión en el transporte fuera la energía eléctrica, sin embargo, y a pesar de haber traspasado la barrera de los 100 kilómetros — por hora, la ciencia del transporte debía seguir adelante hasta encontrar una solución, adecuada, a la propulsión de dichos transportes, la respuesta a este problema no tardó mucho en aparecer, ya que Gottfried Daimler fué el primer descubridor del motor de gasolina. Después de varias investigaciones Daimler vende su patente a René Panhard y al Ingeniero Emile Levassor, cuya ambición era construir un vehículo de petróleo, durante dos años estos personajes realizaron ensayos que los conducirán a construir la más antigua marca de transporte en todo el mundo.

En América se reciben muchos adelantos y es en los Estados Unidos en donde aparecen los primeros automóviles en el año de 1893, es hasta el año de 1896 cuando nace propiamente la industria americana del transporte, se mencionan entre otras personas como fundadores de la industria americana, Charles y Frank Duryea, Sudebacker y Packard, no obstante lo anterior, el verdadero creador de la industria es el gran Henry Ford, con su producción serie en el año de 1908.

Así es como a través de los años y no sin antes un esfuerzo —

grandioso de las personas que cooperaron para llegar a esta época el transporte contaba ya con todos los elementos básicos para una locomoción adecuada, los transportes hasta la fecha continúan usando esos mismos elementos con ciertas reformas encaminadas principalmente a dar una mayor comodidad al público usuario.

Historia del Transporte en México.

Entre los antiguos pobladores de Anáhuac, no era conocida la — bestia de carga, no se conocía la rueda y el mismo hombre era el medio de transporte.

"Es curioso saber la manera en que carbaban los objetos para — transportarlos, por ser muy distinta a la usada por los otros indios. No teniendo nuestro pueblo antiguo bestias de carga de ninguna clase, los — mismos hombres tenían que hacer estos penosos trabajos, lo que sin duda — fué parte muy principal para que en la clase baja no se desarrollara la — inteligencia".

"Tan solo en un pueblo, al norte de Chicomostoc, los yucas, te— nían perros de carga y es de comprenderse que no aliviaría mucho el traba— jo de los hombres".

"Los Nahuas hacían la carga al hombro desnudo, atravesando en — él, un palo de madera lisa y muy fuerte el cual en la punta tenía dos re— des largas a modo de balanza, donde llevaban las mercancías, carga a ve— ces tan pesada que hace blandear el palo, por fuerte que éste sea. Con — esa carga caminaba el indio tres y cuatro leguas y el peso hacía que el — palo en que cargaba les formase en el hombro un gruesísimo callo". (3)

Los hombres especializados en estos menesteres, eran llamados — "Tamemes". Sin embargo, y a pesar de lo rudimentario de los transportes, existía una red de caminos bastante extensa, necesaria para mantener el — dominio de los mexica, sobre pueblos subyugados y además para incrementar el comercio, los comerciantes recibían el nombre de Pochteca y en numero— sas ocasiones, fueron utilizados por Ixcoatl y Moctezuma como espías para la conquista de otros pueblos.

En la época precortesiana, la gran Tenochtitlán estaba dividida por cuatro grandes calzadas y por canales que cruzaban la ciudad. Se con—

cía ya la canoa y la balsa.

Posteriormente a la llegada de los soldados de Cortés, vinieron arrieros y conductores españoles que abrieron la carretera a Veracruz y otros puertos, transportaban las mercancías a caballo el cual se usaba para fines de transporte y no de guerra. Posteriormente, fueron substituidos por otros animales de tiro como las mulas y los bueyes. Se inició la etapa de la arriería y con ella el desarrollo del comercio y de las vías de comunicación. Se expidieron las primeras disposiciones de tránsito para vehículos de servicio público en el país.

Al correr de los años y a pesar de la inseguridad de las carreteras, se establecieron servicios fijos de diligencias, siendo su fundador Don Manuel Estrada y teniendo como rutas:

De México a: Veracruz, Guadalajara, Guanajuato, Zacatecas, Tepic y otras poblaciones.

A través del tiempo, y no sin antes sufrir muchos tropiezos, - la mayoría de ellos por guerras y revoluciones, los transportes en México siguieron sus progresos, y así fué como se inició prácticamente en la tercera década del presente siglo el autotransporte en México.

Correspondió a la gestión administrativa del General Plutarco Elías Calles, la construcción de la primera carretera moderna del país, la México-Puebla en el año de 1925.

CAPITULO II

LA RELACION DE TRABAJO DE LOS OPERADORES DE AUTOTRANSPORTES
DE PASAJEROS, A LA LUZ DE LA TEORIA INTEGRAL.

- a) Reivindicación de los trabajadores.
- b) Norma Protectora.
- c) Norma Tutelar.

Artículo 20 de la Ley Federal del Trabajo.- Se entiende por relación de trabajo, cualquiera que sea el acto que le dé origen, la prestación de un trabajo personal, subordinado a una persona mediante el pago de un salario.

Contrato individual de trabajo, cualquiera que sea su forma o denominación, es aquel por virtud del cual, una persona se obliga a prestar a otra un trabajo personal subordinado, mediante el pago de un salario.

La prestación de un trabajo a que se refiere el párrafo primero y el contrato, producen los mismos efectos.

Como se puede observar, el artículo 20 de la Ley Federal del Trabajo, incurre en varios errores de interpretación, con respecto al fundamental motivo para el cual fué hecho por los Constituyentes de 1917.

Nuestra ley ha ignorado el principio de igualdad entre los factores de la producción y continúa sumido en el pensamiento de la época burgués, usando el término de subordinación, para todo aquel que presta un servicio a otro.

Siguiendo los principios de la teoría integral del derecho del trabajo, consideramos que las definiciones que marca la Ley Federal del Trabajo, en su artículo 20, son totalmente contradictorias al pensamiento que privó en los Constituyentes de 1917, al establecer el artículo 123 Constitucional.

Transcribiremos el mensaje del artículo 123 Constitucional, con el fin de poder demostrar posteriormente, que dichas definiciones no siguieron el verdadero sentir de nuestros constituyentes: "Reconocer pues, el derecho de igualdad, entre el que dá y el que recibe el trabajo, es una necesidad de justicia y se impone no solo el aseguramiento de las condiciones humanas de trabajo, como las de salubridad de locales, preservación moral, descanso semanal, salario justo y garantías para los riesgos

que amenacen al obrero en el ejercicio de su empleo, sino fomentar la organización de establecimientos de beneficencia e instituciones de previ-
sión social para asistir a los enfermos, ayudar a los inválidos y auxi-
liar a ese gran ejército de reserva de trabajadores parados involuntaria-
mente, que constituyen un peligro inminente para la tranquilidad públi-
ca". (1)

"Nos satisface cumplir con un elevado deber como éste, aunque
estamos convencidos de nuestra insuficiencia, porque esperamos que la —
ilustración de esta H. Asamblea, perfeccionará magistralmente el proyec-
to y consignará en la Constitución Política de la República, las bases —
para la legislación del trabajo, que ha de reivindicar los derechos del
proletariado y asegurar el porvenir de nuestra patria" (2)

Cabe señalar que la H. Asamblea, en su dictamen, reconoció no
solo a los obreros, sino a todo aquel que prestara un servicio.

El trabajo es un derecho y un deber social, entonces resulta —
contradictorio que para caracterizar la naturaleza del trabajo, se tenga
que decir que ese trabajo debe ser subordinado.

El concepto de subordinación, lo consideramos como un recuerdo
de aquella vieja autoridad que tenían los patrones sobre los trabajado-
res, nos viene a la mente los contratos de trabajo del derecho civil, —
artículo 2578 Código Civil de 1871 y las locatios en Roma, donde el pa-
trón era el amo, en tanto que el trabajador un esclavo o subordinado.

La obligación que tiene el trabajador de dar un servicio efi-
ciente, no debemos interpretarlo como subordinación, sino como la reali-
zación de un deber.

Tenemos que pensar que en el fondo, no son iguales los contra-
tos civilistas y el contrato evolucionado, ya que estos últimos, a par-
tir de la Constitución Mexicana de 1917, las normas que favorecen al tra-
bajador o sea la Ley, queda por encima de la voluntad de las partes para
lograr una verdadera igualdad. Es por lo anterior, que pensamos que el
contrato o relación de trabajo es un concepto que no se opone al contrato,
sino que lo complementa, ya que precisamente la relación de trabajo, es
originada por un contrato, ya sea expreso o tácito, que genera la presta

ción de servicios, en uno y otro caso, siempre regirán las leyes protectoras de los trabajadores. Por lo tanto, el contrato o relación de trabajo es un género nuevo, regido por normas laborales de carácter social y son distintas al derecho de las obligaciones de la legislación civil. Consideramos que la forma de subordinación que establece el artículo 20 de la Ley Federal del Trabajo, es infame ya que psicológicamente predispone al trabajador humildad, valoramos que la redacción de éste, debería de ser por prestación de servicios.

a) Reivindicación de los Trabajadores.

Dentro de la teoría integral, nos encontramos como elementos - de la misma, a las normas reivindicatorias.

El derecho del trabajo es reivindicador de la entidad humana - desposeída, que solo cuenta con su fuerza de trabajo para subsistir, caracterizándose por su mayor proximidad a la vida; propugna el mejoramiento económico de los trabajadores y significa la acción socializadora, - que inicia la transformación de la sociedad burguesa hacia un nuevo régimen social de derecho.

El artículo 123, visto a la luz de la teoría integral, nos lleva a observar con claridad, tanto las normas igualadoras y dignificadoras, en una palabra proteccionistas de los trabajadores así como los derechos reivindicatorios encaminados a consumir la revolución proletaria de acuerdo con nuestra constitución social, solo implicaría el cambio de la estructura económica socializando las empresas y el capital, por no haberse conseguido por medio de la evolución jurídica, pues ni la legislación, ni la jurisprudencia del trabajo, lo han logrado hasta hoy, ni se lograrán con la nueva ley laboral de 1970.

Teoría Reivindicatoria.

Las normas reivindicatorias de los trabajadores, tienen como - fin lograr por derecho lo que le corresponde a la clase trabajadora, en razón de la explotación de la misma en el campo de la producción económica, el pago de todo el tiempo que fueron explotados, lo cual trae consigo la socialización del capital. Lo anterior sirvió de fundamento, al - artículo 123 como lo podemos ver en las ideas de José Natividad Macías,

quien en la XXVI Legislatura Maderista, proclamó la socialización del capital.

A continuación enlistaremos cuales son considerados como normas reivindicatorias de los trabajadores:

- I.- Derecho de los trabajadores a participar en las utilidades de las empresas o patrones.
- II.- Derecho de los trabajadores para coaligarse en defensa de sus intereses, formando sindicatos, asociaciones profesionales, etc.
- III.- Derecho de huelga profesional o revolucionaria.
- IV.- Huelgas lícitas.

La trilogía de estas normas reivindicatorias de los derechos del proletariado, constituyen tres principios legítimos de lucha de la clase trabajadora, que hasta hoy no ha logrado su finalidad y menos su futuro histórico: La socialización del capital. Porque el derecho de asociación profesional, no ha operado socialmente, ni ha funcionado para transformar el régimen capitalista y porque el derecho de huelga, no se ha ejercido con sentido reivindicador, sino solo profesionalmente para conseguir un equilibrio ficticio, entre los factores de la producción. Por encima de estos derechos, se ha impuesto la fuerza de la industria, del comercio y de los bancos, con apoyo del Estado que día por día, consolida la democracia capitalista. Y el resultado ha sido el progreso económico, con mengua de la justicia social reivindicatoria

La teoría integral del derecho del trabajo y de la previsión social, se forma en parte por las normas reivindicatorias, en donde el trabajador deja de ser mercancía o artículo de comercio y se pone en manos de esa clase, los instrumentos jurídicos para la supresión del régimen de explotación capitalista.

b) Normas Protectoras.

Las normas protectoras de los trabajadores, son las siguientes:

- I.- Jornada máxima de 8 horas.

- II.- Jornada nocturna de 7 horas y prohibición de labores - insalubres y peligrosas para mujeres y menores de 16 - años, y de trabajo nocturno industrial.
- III.- Jornada máxima de 6 horas para mayores de 12 y menores de 16.
- IV.- Un día de descanso por cada 6 de trabajo.
- V.- Prohibición de trabajos físicos considerables, para - las mujeres, antes del parto y descanso forzoso después de éste.
- VI.- Salario mínimo para satisfacer las necesidades norma- les de los trabajadores.
- VII.- Para trabajo igual, salario igual.
- VIII.- Protección al salario mínimo.
- IX.- Fijación del salario mínimo y de las utilidades por co misiones especiales, subordinadas a la Junta Central - de Conciliación.
- X.- Pago del salario en moneda del curso legal.
- XI.- Restricciones al trabajo extraordinario y pago del mis mo, en un cien por ciento más.
- XII.- Obligación patronal de proporcionar a los trabajadores habitaciones cómodas e higiénicas.
- XIII.- Obligación patronal de reservar terrenos para el esta- blecimiento de mercados públicos, servicios municipa- les y centros recreativos en los centros de trabajo, - cuando su población exceda de doscientos habitantes.
- XIV.- Responsabilidad de los empresarios por los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales.
- XV.- Obligación patronal de cumplir los preceptos sobre hi- giene y salubridad, y adoptar medidas preventivas de - riesgos del trabajo.

- XVI.- Integración de juntas de Conciliación y Arbitraje, con representantes de las clases sociales y del gobierno.
- XVII.- Responsabilidades patronales por no someterse al arbitraje de las juntas, y por no acatar el laudo.
- XVIII.- Estabilidad absoluta para todos los trabajadores en sus empleos, que cumplan con sus deberes y obligación patronal en los casos de despido injusto, a reinstalar al trabajador o a pagarle el importe de tres meses de salario.
- XIX.- Preferencia de los créditos de los trabajadores, sobre cualesquiera otros, en los casos de concurso o de quiebra.
- XX.- Inexibilidad de las deudas de los trabajadores, por cantidades que excedan de un mes de sueldo.
- XXI.- Servicio de colocación gratuita.
- XXII.- Protección al trabajador que sea contratado para trabajar en el extranjero, garantizándole gastos de repatriación por el empresario.
- XXIII.- Nulidad de condiciones del contrato de trabajo, contrarias a los beneficios y privilegios, establecidos en favor de los trabajadores, o renuncia de derechos obreros.
- XXIV.- Patrimonio de familia.
- XXV.- Establecimiento de cajas de seguros populares de invalidez, de vida, de cesación involuntaria del trabajo, accidentes, etc.
- XXVI.- Construcción de casas baratas e higiénicas, para ser adquiridas por los trabajadores, por sociedades cooperativas, las cuales se consideran de utilidad social.

Tales bases, constituyen estatutos proteccionistas de todos los trabajadores en el campo de la producción, o cualquier actividad profesio

nal, en los llamados servicios personales o de uso: Derechos sociales de la persona humana, que vive de su trabajo, de la clase obrera para su mejoramiento económico y consiguientemente su dignificación; derechos que deben imponerse en caso de violación patronal, a través de la jurisdicción laboral de las Juntas de Conciliación y Arbitraje.

c) Normas Tutelares.

Las normas tutelares, son todas aquellas que se mencionan en forma concreta para cada tipo de trabajo, como sería en este caso el título de trabajos especiales, trabajo de autotransportes, que comentamos por separado en el capítulo 3º de esta tesis.

C A P I T U L O I I I

ANALISIS DE LAS ESTIPULACIONES CONTENIDAS EN LA LEY FEDERAL DEL TRABAJO
EN CUANTO AL TITULO DE TRABAJOS ESPECIALES, TRABAJO DE AUTOTRANSPORTES.

ARTICULO 256.- Las relaciones entre los choferes, conductores, operadores, cobradores y demás trabajadores que prestan servicios a bordo de autotransportes de servicio público, de pasajeros, carga o mixtos, foráneos o urbanos, tales como autobuses, camiones, camionetas o automóviles, y los propietarios o permisionarios de los vehículos, son relaciones de trabajo y quedan sujetas a las disposiciones de este capítulo.

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

Se ha considerado que la relación de trabajo, es el servicio que una persona presta a otra mediante el pago de un salario, la reglamentación que se hace en este artículo, es en virtud de que quede sumamente claro el precepto de relación de trabajo y que en ninguna forma los propietarios o permisionarios de los vehículos, puedan evitar contraer las obligaciones derivadas de la relación de trabajo.

Definitivamente consideramos que la claridad de este artículo, nos lleva a pensar que el trabajador con quien se contrata, estará amparado por la disposición antes mencionada.

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

Cuando el salario se fije por viaje, los trabajadores tienen derecho a un aumento proporcional en caso de prolongación o retardo del término normal del viaje por causa que no le 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 le pague el salario en los casos de interrupción del servicio, por causas que no le sean imputables.

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

No comprendemos la razón por la cual no se establece también como forma de retribución al servicio prestado, un salario base sujeto a una jornada legal de trabajo; de esta forma, el trabajador quedaría debidamente protegido en contra de una serie de maniobras que las líneas camioneras imponen y que los trabajadores aceptan generalmente, por la necesidad que tienen del trabajo.

Cuando el salario se fija por viaje, según lo estipula el segundo párrafo, el trabajador tendrá derecho a un aumento proporcional, en caso de prolongación o retardo del término normal del viaje. Es de considerarse, que la disposición anterior, no reúne los requisitos mínimos de equilibrio entre los factores de la producción en estos casos, en un total desequilibrio con respecto al patrón.

Siguiendo nuestra tesis, consideramos que si se estuviera sujeto a una jornada legal de trabajo y a un salario base, el retardo o la prolongación del viaje, tendrían que pagarse como tiempo extraordinario, de tal forma que podamos hablar de un verdadero equilibrio.

La disposición contenida en el tercer párrafo, la consideramos totalmente protectora del salario del trabajador, pero desgraciadamente en la ley se estipula una cosa y la realidad es otra, ya que, cuando por causas ajenas al trabajador la unidad no sale, él tiene un menoscabo en su patrimonio porque no recibe ninguna paga, en cambio teniendo un salario base y existiendo las causas que anteriormente hemos expuesto, el trabajador no verá reducidos sus ingresos.

Cuarto párrafo. Aparentemente es una gran cosa, pero cuando las causas de interrupción no le son imputables al trabajador, el patrón no se responsabiliza, ya que como están a porcentaje por boletos vendi-

dos o circuitos, y no dan ninguna vuelta o venden ningún boleto, el trabajador no percibe nada, en cambio y siguiendo nuestra tesis, si el trabajador estuviese sujeto a una jornada legal de trabajo y tuviese un salario base, todas esas causas nos llevarían a que el chofer de todas maneras percibiera su salario.

Todo el juego en el quinto párrafo, está en la aclaración que se hace de que el salario podrá ser distinto, a pesar de ser un trabajo semejante, cuando éste se preste en líneas o servicios de diversas categorías. En realidad, lo anterior tiene mucho sentido, los distintos servicios que se prestan, requieren de una preparación distinta en cada caso, es decir, no podemos equiparar el salario de un chofer del servicio urbano, con el chofer de servicio turístico, ya que este último tiene una preparación distinta y por lo tanto, devengará un salario mayor a pesar de desarrollar un trabajo igual de chofer urbano.

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

Para lograr que el trabajador pueda tener asegurada una cantidad que le permita vivir honestamente, será necesario regularizar su salario, lo cual sumado al 16.66 % que la ley establece para sacar el salario en los días de descanso, nos dará por resultado que el trabajador tendrá un idéntico nivel con respecto al patrón.

ARTICULO 259.- Para determinar el monto del salario de los días de vacaciones y de las indemnizaciones, se estará a lo dispuesto en el párrafo segundo del artículo 89.

Este artículo, nos remite al artículo 89 de esta misma ley, en donde se fijan las formas de pago en lo que corresponde a vacaciones e indemnizaciones, pensamos que aplicando las bases que fueron expuestas en el artículo anterior, se conseguirá el resultado deseado, es decir, la estabilidad económica del trabajador.

ARTICULO 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.

Nos concretaremos a transcribir el comentario que hace el maestro Trueba Urbina, que haremos nuestro con respecto al contenido de este artículo, que dice: "No importa el carácter que tenga o la denominación - que se le dé, la relación de trabajo se justifica por sí mismo, desde el momento que hay un trabajador que le presta un servicio al concesionario, permisionario o explotador y éste aprovecha el servicio" (1)

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

Las proposiciones que establece al trabajador este artículo en sus tres fracciones, indudablemente que son en beneficio, pero podemos de mostrar en cuanto hace a la fracción segunda, que muchas empresas son las causantes de que los operadores consuman narcóticos o drogas, principalmente dentro de sus horas de trabajo sin prescripción médica, ya que tal es la explotación que sufren estos trabajadores, que se ven en la necesidad de tomar drogas para poder realizar su trabajo.

ARTICULO 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 el buen funcionamiento de los vehículos e informar al patrón de cualquier desperfecto que observe;
- IV.- Hacer durante el viaje las reparaciones de emergencia que permitan sus conocimientos, la herramienta y las refaccio-

nes, pero el vehículo puede continuar circulando, conducirlo hasta el poblado más próximo o hasta el lugar señalado para su reparación; y

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

Las cinco fracciones contenidas en este artículo, son beneficiosas, tanto para el público usuario, el propio trabajador y la empresa.

ARTICULO 263.- Los patrones tienen las obligaciones especiales siguientes:

- I.- En los transportes foráneos, pagar los gastos de hospedaje y alimentación de los trabajadores, cuando se prolongue o retarde el viaje por causa que no sea imputable a éstos;
- II.- Hacer las reparaciones para garantizar el buen funcionamiento del vehículo y la seguridad de los trabajadores, usuarios y el público en general;
- III.- Dotar a los vehículos de la herramienta y refacciones indispensables para las reparaciones de emergencia; y
- IV.- Observar las disposiciones de los reglamentos de tránsito sobre condiciones de funcionamiento y seguridad de los vehículos.

Consideramos que en la primera fracción del artículo invocado, debe cambiarse su sentido y especificarse que los gastos que se originaron por causas ajenas al trabajador, deberán ser pagados en la terminal intermedia que se toque, antes de concluir el viaje ya que, por lo general esos pagos se realizan hasta que está concluido el mismo, lo que trae como consecuencia que el operador muchas veces se quede sin dinero hasta que termina el viaje y le son reembolsados los gastos hechos.

ARTICULO 264.- Son causas especiales de rescisión de las relaciones de trabajo:

- I.- La negativa de efectuar el viaje contratado o su interrupción sin causa justificada. Será considerada en todo caso, causa justificada la circunstancia de que el vehículo

no reúna las condiciones de seguridad indispensables para garantizar la vida de los trabajadores, usuarios y del público en general;

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

Independientemente de las causas de rescisión, contenidas en el capítulo 4º, título 2º de la Ley Federal del Trabajo, este artículo consagra dos causas especiales de rescisión de las relaciones de trabajo.

En la primera fracción, que está bastante clara, diremos que a pesar de ello, las empresas materialmente obligan al trabajador a realizar el trabajo sin importar que el operador haya hecho del conocimiento de la misma, que la unidad no reúne las condiciones de seguridad indispensables.

En la fracción segunda, soporta la prueba el patrón, y al trabajador en el caso que le corresponda hacer valer las circunstancias justificativas.

CAPITULO IV

ANALISIS DE LAS PRESTACIONES A LOS TRABAJADORES CONTENIDAS EN LA LEY FEDERAL DEL TRABAJO.

Capítulo 2º.- Jornada de Trabajo.

La teoría de la jornada de trabajo se funda en el principio de derecho social de proteger la vida y la salud de los trabajadores.

Tomando en consideración que el trabajo desarrollado en los autotransportes es considerado como labores peligrosas, inhumanas o que pueden causar un daño al trabajador, se debe solicitar que la autoridad correspondiente, se dice a la H. Junta de Conciliación y Arbitraje, el establecimiento y reglamentación de una jornada de trabajo para estos trabajadores, con el fin de que la jornada de trabajo se ajuste a la naturaleza de las labores que se desempeñan.

Es sumamente clara la disposición contenida en el artículo 58 de la ley federal del trabajo, sin embargo, en el gremio camionero es muy distinta la interpretación que le dan los patrones, lo que deja al trabajador desamparado, las observaciones anteriores las hacemos basados en lo siguiente:

Los choferes deben presentarse media o una hora antes de la salida y un tiempo igual aproximadamente en esperarse al llegar a su destino, todo este tiempo el trabajador está al servicio del patrón sin que éste reditúe un ingreso económico o se le compute como tiempo extraordinario; otro caso es cuando una pareja de operadores hace un viaje de 600 kilómetros, lo que representa aproximadamente 8 horas, las empresas solo reconocen 4 horas a cada trabajador, sin tomar en cuenta que a pesar de que uno de ellos no maneja todo el tiempo, si está al servicio del patrón y permanece dentro del centro de trabajo (camión o autobús).

Por lo antes dicho, nos damos cuenta de la necesidad de reglamentar la jornada de trabajo en forma especial para los trabajadores de autotransportes.

Artículo 59.- Ya en el anterior análisis quedó plenamente demostrado que apearnos a lo que la ley dice, no nos conduce a nada, ya que, en la realidad sucede otra cosa que va en detrimento de la clase trabajadora.

Artículo 60.- Dentro del gremio de trabajadores de autotransportes no funciona esta disposición, porque hemos dicho y demostrado, —

que en la práctica no se respeta una disposición tan elemental como es la jornada máxima de 8 horas, las disposiciones con respecto a las jornadas diurna, nocturna y mixta, no son aplicadas en el trabajo de autotransportes.

Artículo 61.- Con el análisis hecho al artículo 60 de la Ley Federal del Trabajo, ya quedó establecido nuestro punto de vista con respecto a la duración de las jornadas de trabajo.

Artículo 62.- Se ha dicho con anterioridad la necesidad que existe de que las autoridades reglamenten la jornada máxima de trabajo para esta clase de labores.

Artículo 63.- Se cumple con esta disposición y en los tramos que podemos considerar largos, la sobrepasa.

Artículo 64.- Podemos decir que esta disposición no se presenta en el desarrollo del trabajo de autotransportes.

Artículo 65.- Aplicándolo a los trabajadores de autotransportes, este caso se presenta cuando el autobús sufre algún desperfecto, es decir, el chofer hace las reparaciones indispensables, o toma las medidas necesarias para preservar la vida de los pasajeros, de la unidad y la suya.

Artículo 66.- Es un caso semejante al anterior pero las circunstancias extraordinarias no se presentan con la frecuencia que marca la ley, al menos en esta clase de labores.

Artículo 67.- Al hacer el análisis de este artículo, robustecemos nuestra tesis en el sentido de que es necesario el establecimiento de una jornada máxima de trabajo, así como de un salario base, ya que de otra forma, el trabajador nunca gozará de las disposiciones de carácter económico que marca este artículo.

Capítulo 3º.- Días de Descanso.

Consideramos los siguientes preceptos como protectores de la salud y además como favorecedores de la integración familiar. Todas las disposiciones contenidas en este capítulo encuadran perfectamente en el trabajo de los autotransportes. Cabe señalar también, que existe el de-

recho de la prima dominical, todo ésto es en virtud de que es considerado por la ley como día de descanso semanal el domingo, con el aliciente de - que si por necesidades propias del servicio, el trabajador labora en este día, percibirá un 25% de su salario diario.

Prima Dominical.- Con anterioridad hemos analizado el punto referente a los días de descanso que consagra el art. 69, así como su jornada de pago consagrada en el art. 73. Hay una modalidad según lo establece el art. 71 de la Ley Federal del Trabajo, de un 25% como prima adicional cuando los trabajadores presten sus servicios en días domingos, el -- 25% de que habla la ley se calculará sobre el salario de los días ordinarios de trabajo.

Capítulo 4º.- Vacaciones.

Así como se otorgan descansos semanales a los trabajadores, encontramos como complemento de la recuperación física, las vacaciones.

El objeto de este capítulo, es que el trabajador realmente descanse y por lo tanto, vemos la necesidad de que se apliquen sanciones tanto penales como económicas, (ya que se está atentando contra la vida humana), a las empresas que no acaten esta disposición. Lo anterior lo decimos en base a que el trabajo de autotransportes, es agobiante, y dada la necesidad que tienen estos trabajadores, aceptan el pago de sus vacaciones y prima vacacional, aún cuando continúan trabajando, lo cual trae como consecuencia una descompensación tanto física como mental para el trabajador.

Prima Vacacional.- La prima vacacional es un complemento económico a las vacaciones que los patrones tienen la obligación de pagar a -- los trabajadores.

El art. 80 de la Ley Federal del Trabajo, estipula un 25% más -- sobre el monto total de las percepciones obtenidas por el trabajador por concepto de vacaciones.

Ya anteriormente, hemos hecho notar que la ley da un carácter -- irrenunciable a las vacaciones y los patrones contraviniendo esta disposición han dado una interpretación distinta como es el pago de vacaciones -- sin que el trabajador salga a disfrutarlas.

Desafortunadamente el trabajador con en el punto de las patentes atraídos por la necesidad que tienen de seguir trabajando en empresas que la ley los esté amparando durante sus vacaciones a disfrutar de las vacaciones y la prima vacacional se en adelante...

Capítulo 3º.- Salario.

El trabajador tiene como única fuente de ingresos el salario y que tiene por objeto satisfacer las necesidades económicas, culturales y de placer del trabajador y su familia.

Según el artículo 1º, inciso 1º, que el salario es la remuneración del trabajo desarrollado. El salario tiene una función eminentemente social, pues está destinado al bienestar del trabajador y de su familia, es la remuneración de la prestación de servicios que tiene valor vital como ya hemos mencionado a la satisfacción que el trabajador obtiene al trabajar.

En el caso de los trabajadores de actividad ocasional, el salario es el remunerador del trabajo hecho, es sólo el salario que tiene carácter de sueldo que pagamos al trabajador por el cumplimiento de ciertas disposiciones de carácter económico que son llevadas al cumplimiento ante el trabajador y el patrón.

En el caso de disposiciones contenidas en el presente capítulo, son de beneficio para los trabajadores, como son el pago del salario, pero queremos dejar advertido que en disposiciones de carácter general y por lo tanto, limitadas para la aplicación en el caso de los trabajadores.

Además en el artículo 1º de la ley se establece que el patrón tiene una obligación de los patrones de pagar durante el mes de diciembre, al menos de salario más una cantidad de aguinaldo. En el caso de los salarios y los salarios, se debe considerar el procedimiento de los salarios. Los salarios se pagan una vez al mes o se pagan por partes durante el mes. En el caso de los salarios que se pagan por partes durante el mes, se debe considerar que el patrón debe pagar al trabajador al menos una vez al mes, y el trabajador debe de estar al tanto de los salarios que se pagan. En el caso de los salarios que se pagan por partes durante el mes, se debe considerar que el patrón debe pagar al trabajador al menos una vez al mes, y el trabajador debe de estar al tanto de los salarios que se pagan.

Capítulo 6º.- Salario Mínimo.

En virtud de que el trabajo que desarrollan los trabajadores de autotransportes es una labor que entraña mucha responsabilidad y que por lo tanto, no podemos considerar especializada, insistiremos en la necesidad de un salario base mínimo profesional para los trabajadores de transporte de servicio urbano.

Capítulo 7º.- Normas Protectoras y privilegios de salario.

Todas estas normas son un complemento del salario, pero puede - satisfacer su función social y económica.

En análisis que hemos hecho de algunas otras disposiciones ha - quedado de manifiesto que hasta ahora, debido a la gran influencia que - ofrece la burguesía, el salario no ha podido cumplir con su función, es - decir, no ha podido ser una justa retribución al trabajo prestado.

Por lo que hace en sí a las normas protectoras del salario como su nombre nos lo indica, resguardan ciertos derechos que tiene el trabaja - dor sobre su salario.

Capítulo 8º.- Reparto de Utilidades.

La Comisión Nacional para la participación de utilidades de los trabajadores en las utilidades de las empresas, es el organismo encargado de dictaminar el porcentaje a que los trabajadores tienen derecho a parti - cipar dentro de las utilidades de la empresa de acuerdo con la renta gra - vable a la cual no se le puede hacer ninguna deducción, según lo marca la fracción quinta del artículo 586. La ley otorga también derechos a los - trabajadores para que en caso de que no estén de acuerdo con las declara - ciones que hacen los patrones, presenten sus objeciones a la Secretaría - de Hacienda a fin de que se precise la utilidad repartible y se haga la - misma en los términos que marca la ley.

En relación del 13 de diciembre de 1963 y en vigor hasta 1973, se fija en favor de los trabajadores el 20% de las utilidades del patrón.

Queremos hacer la aclaración de que el artículo 121, fracción - primera de la Ley Federal del Trabajo, establece que el patrón es obliga - do a que después de 10 días de haber presentado su declaración anual de -

utilidades tendrá que proporcionar a los trabajadores, una copia de dicha declaración con el fin de que los trabajadores puedan darse cuenta de los aciertos o falsedades que en ella se asientan, para que en caso de esto último puedan hacer valer su inconformidad ante la Secretaría de Hacienda. De todo lo anterior, resulta que las empresas no cumplen con esta disposición y por lo tanto el trabajador nunca se llega a enterar de las utilidades a las que tiene derecho, además en el artículo 131 de la misma ley, se niega al trabajador la participación en la dirección para Administración de las empresas, pero se le dá facultad para intervenir en la contabilidad de la empresa. Pensamos que la contabilidad no es fiel reflejo de las empresas, porque todas las argucias que emplean los patrones no las hacen en los libros de la contabilidad, sino se hacen en la dirección y administración y no solo para quitar al trabajador lo que legalmente le corresponde, sino también para estar al margen del fisco. Sería necesario que para que los trabajadores puedan gozar este derecho, se les dé las facultades que tienen la Comisión Nacional para la Participación de las Utilidades de las Empresas, así como también se establezcan más prerrogativas a los trabajadores para intervenir en cuestiones de las empresas para que de esa forma, se pueda hacer posible uno de los mayores logros de la clase trabajadora, como es el participar en las utilidades de las empresas en donde ellos han jugado un papel muy importante.

Derecho Habitacional.- Desde el primero de mayo de 1917, en que entraron en vigor las bases del art. 123 constitucional que tiene garantías sociales en favor de los trabajadores tales como el derecho habitacional.

Este derecho no había sido cumplido tal y como lo establece nuestra ley en el título cuarto, capítulo III principalmente por la serie de intereses que existían, solo empresas muy poderosas cumplían con este precepto, pero la mayoría de los trabajadores están desamparados en cuanto a este derecho.

Afortunadamente para la clase trabajadora surgió un organismo tal como el I.N.F.O.N.A.V.I.T. que vendrá a realizar una labor tan necesaria en nuestro tiempo como es el proporcionar casa a los trabajadores, casas que les permitan vivir en forma cómoda e higiénica a él y a su fami-

lia.

a).- Decreto Presidencial aparecido en el Diario Oficial del —
29 de Diciembre de 1958.

Artículo 1º.- Se crea la unión de permisionarios de transportes de pasajeros en camiones y autobuses en el D.F., con carácter de Institución Pública, con Personalidad Jurídica y Patrimonio Propio.

Esta Unión será el único organismo a través del cual el Departamento del Distrito Federal establecerá relaciones con los permisionarios en todo lo que atañe a la prestación del servicio que a éstos les esta encomendado.

Consideramos que en el artículo primero de la Ley de la Unión de Permisarios de transportes de pasajeros en camiones y autobuses en el Distrito Federal se sientan las bases mediante la cuales trabajará dicha Unión, resulta totalmente contradictorio por lo siguiente: No es posible concebir que una institución pública, con personalidad jurídica y patrimonio propio esté totalmente superditada a las decisiones del Jefe del Departamento del Distrito Federal. Es necesario hacer notar que no es posible que una Unión de este tipo sea el único medio por el cual los permisionarios o concesionarios puedan hacer valer sus derechos ante el estado, por lo que consideramos que debería hacerse en forma directa ante el Departamento del Distrito Federal o como último el recurso de amparo.

Artículo 2º.- La Unión de Permisarios de Transportes de Pasajeros en Camiones y Autobuses en el Distrito Federal, quedará constituida e integrada con aquellas personas que en la actualidad o en el futuro disfruten de permisos o concesiones para prestar el servicio público de pasajeros a bordo de camiones o autobuses dentro de los límites del Distrito Federal. La obligación de pertenecer a la Unión a que se refiere este artículo constituye una condición del permiso o concesión.

Se dice en el artículo 2º que es obligación de los permisionarios pertenecer a la Unión, en virtud de que ésto constituye una condi-

ción para obtener el permiso o concesión correspondiente. Como ya vimos anteriormente, no es posible que se le tome como una obligación. Para tener un permiso, se debe pertenecer a la Unión de Permisarios y así poder explotar el servicio público que se desee, en virtud de que el Estado interviene directamente y maneja a su criterio esta Unión; por lo que, si tomamos en cuenta que el Departamento del Distrito Federal es quien le otorga dichos permisos a la Unión de Permisarios en detrimento de los solicitantes.

Artículo 3º.- La Unión de Permisarios de Transportes de pasajeros en camiones y autobuses en el Distrito Federal, tendrá los siguientes objetivos:

- I.- Coadyuvar con el Departamento del Distrito Federal y bajo la dirección, control y vigilancia de éste, en la estructuración, organización y mejoramiento del servicio público de transportes de pasajeros en camiones y autobuses, en el propio Distrito.
- II.- Cumplir las determinaciones que dicte el Departamento del Distrito Federal para los fines que se expresan en la fracción anterior, e intervenir para que sean acatadas por los miembros de la Unión.
- III.- Hacerse cargo cuando el Departamento del Distrito Federal lo determine y en la forma que éste señale, de cualquier otra circunstancia el servicio no sea prestado, o lo sea deficiente, por el directamente obligado a hacerlo.
- IV.- Integrar las comisiones especiales para llevar a cabo los estudios o labores que le encomiende el Departamento del Distrito Federal.
- V.- Representar a los miembros de la Unión ante toda clase de autoridades e instituciones de cualquier naturaleza en relación con el servicio del transporte.
- VI.- Proporcionar a los miembros que lo solicitan, servicios técnicos en las materias; automotriz, legal, con-

table, fiscal y de previsión social.

VII.- Promover el establecimiento de refaccionarias y talleres de servicio, así como el abastecimiento regular de combustible y lubricantes para sus miembros, y facilitarles la adquisición de otros elementos necesarios para la industria del transporte.

VIII.- Adquirir los inmuebles necesarios para el cumplimiento de los fines y funciones de la Unión.

IX.- Los demás que sean propios o se deriven de su naturaleza.

Por lo que respecta al artículo 3º, hacemos notar que en las tres primeras fracciones podemos ver la dependencia directa que tiene esta agrupación de permisionarios con el Departamento del Distrito Federal; por lo que respecta a las seis fracciones siguientes, cada una de ellas tiene un objetivo directo, pues busca el mejoramiento de la Unión.

Artículo 4º.- La Unión de Permisionarios de transportes de pasajeros en camiones y autobuses en el Distrito Federal, estará reglada en cuanto a su régimen interior, por los estatutos que apruebe el Departamento del Distrito Federal.

La administración de la Unión se realizará: Por un Presidente, un Consejo Directivo, una Asamblea General y un Consejo de Vigilancia.

El Presidente será nombrado y removido por el Jefe del Departamento del Distrito Federal, pero su designación no podrá recaer en ninguno de los miembros de la Unión o en persona que tenga interés directo o conexo en el negocio de transportes de pasajeros en el Distrito Federal.

El Consejo Directivo tendrá entre sus facultades el nombramiento de 5 a 11 miembros, de los cuales uno será presidente, otro secretario, un tesorero y los demás vocales.

El presidente del consejo directivo, tendrá el derecho de voto, que ejercerá en la forma que señalen los estatutos, no solo en cuanto a decisiones de la Asamblea General, se -

integrará por representantes de los Permisarios en el número y condiciones que fijen los estatutos, los que determinarán su funcionamiento. Se reunirá ordinariamente una vez al año. En esa reunión el Consejo Directivo informará sobre las circunstancias que priven en el servicio público y se tomarán los acuerdos generales que normen el acatamiento a las disposiciones legales y administrativas del servicio.

En el artículo 4º de la mencionada ley, nos volvemos a encontrar con que el Estado tiene una gran participación en el régimen interno de esa Unión, en virtud que es el Jefe del Departamento del Distrito Federal quien nombra al presidente de la Unión de Permisarios y sin que este cargo, recaiga en una persona conocedora de los problemas del transporte sino que por el contrario y como la misma Ley menciona "la designación del presidente de la Unión de permisarios no podrá recaer en ninguno de los miembros de la Unión o en persona que tenga interés directo o conexo en el negocio de transporte de pasajeros en el Distrito Federal" tomando en consideración lo anterior, podemos afirmar que tal medida es totalmente ilógica, en virtud de que el presidente debería ser un sujeto conocedor del transporte y no un político.

Artículo 5º.- La expresada Unión estará supervisada por un Consejo de Vigilancia, compuesto de tres miembros: Uno por el Jefe del Departamento del Distrito Federal quien podrá removerlo libremente, otro por los permisarios y otro por los usuarios, los que serán designados de acuerdo con los estatutos.

No hay razón para que dentro del Consejo de Vigilancia intervengan personas ajenas a la Unión en virtud de que ellos mismos por medio de ese consejo, deberán realizar la vigilancia con el fin de proteger los intereses de los miembros de la agupación, por lo que resulta entonces contraproducente, ya que dicho consejo no debe estar integrado por gente extraña.

Artículo 6º.- Los miembros de la Unión de Permisarios de transportes de pasajeros en camiones y autobuses en el Distrito Federal, estarán obligados a depositar mensualmente, por conducto —

del consejo directivo de la Unión en el Banco Nacional de Transportes, S.A., las cantidades que se fijen de acuerdo con las técnicas contables de amortización y mantenimiento correspondientes a los equipos que prestan dichos servicios, a efecto de que sean aplicadas cuando las condiciones lo requieran, depósitos que deberán invertirse en valores del Estado.

La recolección, depósito y aplicación de dichas cantidades se hará bajo la supervisión y vigilancia de un representante especial del Departamento del Distrito Federal.

Los miembros asegurarán las unidades contra los riesgos correspondientes.

Se habla en el artículo 6º, del Banco Nacional de Transportes, S.A., éste ya desapareció y ahora se le conoce como el Bando de Obras y - Servicios Públicos.

En el tercer párrafo se menciona que todos los miembros asegurarán las unidades contra los riesgos correspondientes; hasta el momento no existe aseguradora que se responsabilice en salvaguardar estas unidades.

Artículo 7º.- Las infracciones a la presente Ley o a las disposiciones del Departamento del Distrito Federal en relación con la misma, cometidas por los permisionarios o concesionarios, se sancionarán por el Departamento del Distrito Federal, en la forma siguiente:

- I.- Multa hasta de \$ 20,000.00 según la gravedad de la infracción.
- II.- Ocupación temporal del servicio o servicios de transportes de que se trate.
- III.- Cancelación de los permisos o concesiones.

Las infracciones a que se refiere el artículo séptimo pensamos que están totalmente fuera de orden.

Artículo 8º.- Para aplicar las sanciones a que se refiere el artículo anterior el Departamento del Distrito Federal notificará la -

infracción a la parte responsable y le concederá un término de tres días para oírlo en defensa, aportar pruebas y exponer lo que a su derecho convenga.

TRANSITORIOS.

Artículo 1º.- Esta Ley estrará en vigor el día siguiente de su publicación en el "DIARIO OFICIAL" de la Federación.

Artículo 2º.- Dentro de un plazo de diez días a contar de la fecha de publicación de esta Ley, el Jefe del Departamento del Distrito Federal, designará al Presidente del primer Consejo Directivo que actuará como organizador de la Unión de Permisio-
narios de transportes de pasajeros en camiones y autobuses en el Distrito Federal el cual procederá desde luego:

- a) A organizar la Unión de Permisio-
narios abriendo el registro de todos los titulares de permisos o concesiones, para cuyo fin la Dirección General de Tránsito del Distrito Federal le proporcionará los datos correspondientes.
- b) A formular el proyecto de estatutos de la Unión en los términos del artículo 4º de la presente Ley, el cual será sometido a aprobación del Departamento del Distrito Federal a más tardar el 31 de Enero de 1959.
- c) A integrar, dentro de los 15 días siguientes a la aprobación y publicación de los estatutos la representación de los Permisio-
narios ante el 1er. Consejo Directivo mediante votación, la que se llevará a cabo conforme a las normas que señalen dichos estatutos. Este consejo directivo, durará en funciones solamente hasta el 31 de Diciembre de 1959.
- d) A integrar el primer Consejo de Vigilancia, para cuyo efecto el Departamento del Distrito Federal, los concesio-
narios y los usuarios, harán la designación de los miembros que le corresponden respectivamente, conforme a los estatutos. Este Primer Consejo de Vigilancia, durará también en funciones hasta el 31 de diciembre de 1959.

Con respecto al artículo 2º transitorio, observamos que existen varias deficiencias: Primera.- En el inciso A se habla que la Dirección General de Tránsito del Distrito Federal, deberá otorgar los datos correspondientes de permisos o concesiones, hay necesidad de reformar este inciso, en virtud de que esa Dirección ya no existe, sino que ahora es Dirección General de Policía y Tránsito del Distrito Federal. Segundo.- Observamos así mismo, que en los incisos B, C, D, la intervención de las autoridades del Departamento del Distrito Federal es absoluta, sobresaliendo por su importancia el inciso B, que se refiere al establecimiento de los estatutos que regiran a la Unión de Permisarios.

Desde el año de 1964 no se han aumentado las tarifas en razón de que no han sido mejorados los equipos. El reajuste de tarifas se lleva a cabo por medio de un estudio que presenta la Unión de Permisarios de Transportes de Pasajeros en Camiones y Autobuses en el Distrito Federal, a las autoridades del Distrito Federal, quienes únicamente toman como base el mejoramiento de los equipos para aumentar las tarifas, haciendo a un lado el demás contenido del estudio que se le presenta.

Las líneas camioneras reciben un subsidio por parte del Estado, que consiste en rebajar el precio de la gasolina (Mexolina) en la siguiente proporción: Para las líneas de segunda clase el litro de gasolina les cuesta treinta y cinco centavos; a los que manejan equipo catalogado como servicio de primera clase el litro les cuesta cincuenta y dos centavos, es decir, obtienen una rebaja de cuarenta y cinco centavos y veintiocho centavos respectivamente. El litro de mexolina que se expide en las gasolineras tiene un precio al público de ochenta centavos litro.

Artículo 3º.- Se derogan todas las leyes o reglamentos en cuanto se opongan a la presente Ley.

La presente Ley fué asignada: Lic. Adolfo López Mateos, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos. Lic. Ernesto P. — Uruchurto, Jefe del Departamento del Distrito Federal. Lic. Gustavo Díaz Ordaz, Secretario de Gobernación.

CONCLUSIONES .

- I. El desarrollo económico, político y social, solo ha beneficiado — algunos sectores y se ha olvidado de los trabajadores de autotransportes de pasajeros.
- II. El primer problema ante el que nos encontramos al hacer este estudio, es por la falta de apego de nuestros legisladores al fiel interpretamiento de nuestra carta magna tal y como lo hubieran querido los constituyentes de 1917.
- III. La serie de concesiones y permisos que el estado concede a personas físicas o morales para la explotación del servicio de transportes, no ha sido beneficiosa, además de que el Estado no ha logrado el control absoluto de estas personas, primero para buscar la integración coordinada del país y segundo para proteger de la boracidad de las empresas o líneas que van contra los trabajadores.
- IV. Debe existir una coordinación definitiva entre las distintas dependencias gubernamentales para el mejor aprovechamiento del servicio de transportes tanto urbano como federal.
- V. Consideramos de urgencia, el establecimiento de medidas más concretas para cada una de las ramas del derecho laboral, con el fin de que cada artículo precise detenidamente todas las labores que como en éste caso desarrollan los empleados de autotransportes. Si bien es cierto que existe un capítulo especial de trabajo de — autotransportes, éste tampoco cumple los requisitos necesarios para su buena aplicación.
- VI. Es necesario definitivamente la nacionalización de los servicios — públicos de autotransportes de pasajeros.

BIBLIOGRAFIA.

MEXICO A TRAVES DE LOS SIGLOS.- Tomo 1º.

NUEVO DERECHO DEL TRABAJO
Trueba Urbina Alberto
Editorial Porrúa, S.A.
2a. edición actualizada
México 1972.

EL NUEVO DERECHO MEXICANO DEL TRABAJO
Cueva Mario de la
Editorial Porrúa, S.A.
Primera edición
México 1972.

EL NUEVO ARTICULO 123
Trueba Urbina Alberto
Editorial Porrúa, S.A.
México 1972.

CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
Editorial Porrúa, S.A.
México 1967.

LEYES SOBRE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.- Tomo I y II
Ediciones Andrade, S.A.
Quinta Edición
México 1964.

NUEVA LEY FEDERAL DEL TRABAJO
Editorial Porrúa, S.A.
12a. Edición
México 1972.

LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION
Ediciones Andrade, S.A.
Quinta Edición
México 1964.