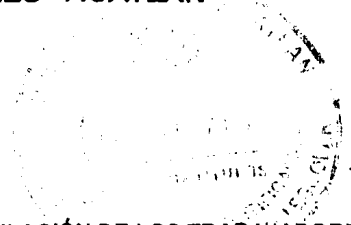


20721
198
I



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS
PROFESIONALES "ACATLÁN"



"ESTUDIO DEL DERECHO DE JUBILACIÓN DE LOS TRABAJADORES
DE LA EMPRESA FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO"

TESIS

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:
LICENCIADO EN DERECHO

PRESENTA:
EDGAR JOSÉ MORALES CÁZARES

ASESOR:
LIC. EFRÉN MORALES JUÁREZ



ACATLÁN, ESTADO DE MÉXICO

ENERO DE 2003

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis 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.

DEDICATORIAS

DEDICO LA PRESENTE TESIS:

*A mi madre, la señora María del Socorro Cázares Rodríguez.
Cariñosamente.*

*A mi padre, el señor José Francisco Morales Valdés.
Jubilado de los Ferrocarriles Nacionales de México desde 1992.
Por todo su apoyo, con admiración y cariño.*

IN MEMORIAM (1999)

*A mi tío, el señor Fausto Hernández de la Rosa.
Jubilado de los Ferrocarriles Nacionales de México desde 1971.
En recuerdo de su compañía, su apoyo y sus consejos.*

A los ferrocarrileros jubilados.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

PAGINACION

DISCONTINUA

A mis amigos.

A Yazmín, por su amistad, su compañía, su comprensión y su apoyo en todo momento. Con cariño.

A Mónica, Gabriela, Guadalupe, Lourdes, Sandra, Lluvia, Leticia, Thania y a todos mis amigos del CCH y de la ENEP, a quienes conocí y con quienes comencé a convivir en las aulas de esta Universidad Nacional, por su amistad.

A Graciela, Nanette, Rosa, Blanca, Ana Lilia, Renata, Fabiola, Adriana, Anabel y Araceli, por todo lo que con ellas he aprendido, por su apoyo hasta en los momentos más difíciles, y por su amistad.

A mis profesores del CCH y de la ENEP, de esta Universidad Nacional.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

INTRODUCCIÓN

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

INTRODUCCIÓN

El derecho del trabajo es sin duda, producto de las luchas de los trabajadores del mundo, luchas para reclamar libertad, dignidad y un nivel decoroso de vida como resultado de su trabajo, y motivadas principalmente por las notorias condiciones de inseguridad, insalubridad, explotación y miseria de que fueron víctimas los trabajadores por parte de los dueños de los medios de producción. A lo largo del tiempo, conjuntamente con otras prestaciones que con justicia reclamaron siempre los obreros, ha estado siempre el anhelo de obtener la tranquilidad que puede dar una seguridad económica constante para los años de retiro, en que después de haber trabajado durante muchos años para su patrón, el natural desgaste orgánico funcional, resultado de la edad avanzada y el continuo esfuerzo de años, no permita más a los trabajadores continuar el desarrollo de sus funciones con la misma capacidad que se tuvo en los años de juventud, tranquilidad que les puede dar la remuneración constante para los años de retiro y que los pueda librar de la miseria y de la incertidumbre a una edad en que ya no pueden seguir trabajando para obtener una vida decorosa, para los trabajadores y sus familias. Así surgió la jubilación como un derecho de los trabajadores, y que obtienen después de ciertos años de servicios para su patrón, un derecho generado por su antigüedad en el trabajo, pero también en muchos casos un derecho que pueden anticipar cuando el trabajador no puede continuar laborando en forma normal a consecuencia de enfermedades y accidentes, tanto profesionales como generales, si el trabajador ha reunido un mínimo de años de servicio que le pueden hacer generar el derecho a disfrutar del beneficio de una jubilación en tales condiciones.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

La finalidad del presente trabajo es la de realizar un estudio breve acerca del derecho a la jubilación, a través del beneficio de dicha prestación conquistada por los trabajadores de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México, así como de las disposiciones que en su Contrato Colectivo de Trabajo regulan dicho beneficio, y de su cuantificación; conquista indiscutible de los trabajadores ferrocarrileros mexicanos considerando el carácter contractual que dicha prestación tiene en nuestro derecho del trabajo, pues dentro de la legislación en materia de trabajo y de la seguridad social sólo se ha contemplado tal beneficio para los trabajadores al servicio del Estado y para los militares, no así para los demás trabajadores (que siguiendo los términos utilizados por el apartado A del artículo 123 de nuestra Constitución federal, se trata de obreros, jornaleros, empleados, domésticos, artesanos, y de una manera general de todo contrato de trabajo), dejando en libertad a las partes obrera y patronal para pactar la jubilación como un derecho superior a los de la Ley Federal del Trabajo. La jubilación en México es, para los obreros, un derecho que deben conquistar a través de sus luchas sindicales, motivo por el que sólo unas cuantas empresas grandes contemplan en los contratos colectivos que celebran con sus trabajadores el beneficio de dicha prestación. En el caso actual de los extrabajadores de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México, aún cuando el organismo público descentralizado ya no cuenta con trabajadores a su cargo y se ha decidido su extinción, la paraestatal jurídicamente sigue existiendo, sigue teniendo bienes, y sigue existiendo la obligación de pagar mensualmente las jubilaciones de muchos de quienes trabajaron para el organismo, en los términos de su Contrato Colectivo de Trabajo, por lo que su otorgamiento, cuantificación y correcto pago siguen siendo problema de total actualidad, y de innumerables controversias en la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje.

La metodología básica empleada durante el proceso de investigación de la presente Tesis, es el procedimiento deductivo, es decir, partiendo de la generalidad de los datos históricos y jurídicos que se tienen sobre el derecho de jubilación, los antecedentes que le dieron origen hasta su establecimiento, y la forma como se encuentra regulada actualmente; para llegar a la particularidad de la regulación del derecho a la jubilación

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

del personal ferrocarrilero, y más concretamente al problema que actualmente representa su cuantificación en la práctica para éstos trabajadores; así como del análisis de las disposiciones contractuales que regulan tal derecho de los trabajadores de la paraestatal y de la forma como paga en realidad el organismo público descentralizado las pensiones de sus trabajadores jubilados; de manera que permita mediante el enlace de los razonamientos obtenidos llegar a una conclusión que sea adecuada conforme a nuestro derecho del trabajo.

La jubilación tiene su origen y su desarrollo conjuntamente con el origen y desarrollo de la previsión social; en el capítulo primero del presente trabajo se presenta una exposición de los principales acontecimientos que dieron origen al derecho del trabajo, un derecho que fue resultado de innumerables luchas obreras, y que costó mucha sangre y muchos años de sufrimiento a los trabajadores; la jubilación como un derecho de quienes actualmente lo gozan, tuvo que seguir la misma suerte, y es una conquista resultado de las reivindicaciones obreras, el conocimiento de los antecedentes históricos del derecho del trabajo, de México y del mundo, es necesario para comprender la suerte que corrieron los trabajadores que buscaron siempre una justa retribución para sus últimos años en el retiro de las labores, y la necesidad de realizar tal anhelo, materializado en el actual derecho de muchos trabajadores a una pensión de jubilación. En el capítulo segundo se hace un estudio de lo que es el concepto de la pensión por jubilación, así como de sus características, conforme a nuestro derecho del trabajo, y de las diferencias que existen, por sus propias características, entre lo que es la pensión por jubilación, los requisitos generadores de este derecho y los fines que persigue, así como las causas que dan origen al otorgamiento de otros sistemas de pensiones, verbigracia los contemplados en las disposiciones legales relativas a la seguridad social, que persiguen fines muy análogos y similares, pero que por sus características, en nuestro derecho, en estricto sentido, no constituyen un derecho jubilatorio, el que permanece a cargo del patrón que así lo pactó con sus trabajadores en el Contrato Colectivo de Trabajo.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Los ferrocarrileros han sido, sin duda, una de las organizaciones obreras más combativas de México, basta revisar la historia de los movimientos obreros en nuestro país para constatarlo; al tratarse los ferrocarriles de uno de los más importantes servicios públicos de transporte masivo, era de esperarse que las huelgas de sus trabajadores a lo largo de la historia sacudieran la estructura política y económica del país; puede decirse que en muchas ocasiones los ferrocarrileros estuvieron a la vanguardia del movimiento sindical en México, pero también ha sido la organización obrera que más ataques ha sufrido, y también la que ha sido reprimida con mayor violencia en toda la historia de los movimientos obreros de México. En el capítulo tercero del presente trabajo se habla de los principales movimientos obreros llevados a cabo por los trabajadores ferrocarrileros, en busca de mejores prestaciones y condiciones de trabajo más justas, desde los años del gobierno de Porfirio Díaz, donde comienza el auge del transporte ferroviario en nuestro país, aunque siempre operando en un estado casi permanente de crisis, debido en parte a la corrupción de sus administradores, mal constante durante toda la existencia de los Ferrocarriles Nacionales de México, y también a que fueron creados los ferrocarriles en México para servir a intereses extraños, convirtiéndolos en rutas de saqueo en beneficio del capital norteamericano; aunque paradójicamente fueron los ferrocarriles y sus trabajadores quienes contribuyeron al triunfo de la revolución, proporcionando el fundamental medio de transporte a las tropas revolucionarias; se hace necesario conocer los principales movimientos obreros ferrocarrileros, así como sus alcances, sus victorias y derrotas, para comprender cómo llegaron en otros tiempos a celebrar los ferrocarrileros con la empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México, un Contrato Colectivo de Trabajo que llegó a ser sin duda el más grande de los celebrados en nuestro país, y uno de los más avanzados en América, con innumerables derechos pactados, incluida la jubilación para sus trabajadores, tema principal del presente trabajo; pero también para conocer los medios de que se valió siempre el Gobierno, aliado con los intereses del capital, para buscar siempre mediatizar, someter y controlar a la que fue una de las organizaciones obreras más combativas, lo que finalmente se logró, para que en fechas recientes se consiguiera sin oposición alguna la privatización de hecho del transporte ferroviario, en contra de los

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

intereses de sus trabajadores, que desorganizados, y controlados sumisamente, fueron incapaces de oponerse a la medida que finalmente les llevó a la violación de sus derechos laborales, al desempleo y las jubilaciones forzadas en condiciones desde luego desventajosas para los trabajadores, y que en nuestros días continúan siendo materia de innumerables juicios que se tramitan ante la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje.

En el capítulo cuarto se hace un estudio de las disposiciones que regulan el derecho a la jubilación de los trabajadores de la paraestatal Ferrocarriles Nacionales de México, disposiciones desde luego contractuales dada la naturaleza del derecho a la jubilación, de ser extralegal y contractual para los obreros en nuestro país; pactadas entre el organismo público descentralizado y el sindicato de sus trabajadores, tanto en los contratos colectivos de trabajo como en convenios entre la paraestatal y el organismo sindical, disposiciones que contienen sin duda un fuerte contenido social en beneficio de los trabajadores, resultado de las luchas ferrocarrileras, pero que en la actualidad, también son disposiciones que se prestan mucho para la discusión, dada la ambigüedad y en ocasiones hasta la manera contradictoria en que han sido redactadas, y que ha generado también criterios contradictorios en los órganos jurisdiccionales; sin embargo es innegable que tales disposiciones contractuales representan un avance, un beneficio para los ferrocarrileros superior a los mínimos contemplados en la Ley, y que junto con muchas otras prestaciones superiores de los ferrocarrileros, dieron dinamismo a sus derechos laborales, a través de las revisiones a su Contrato Colectivo de Trabajo, de las resoluciones de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje y de la jurisprudencia, tanto de las correspondientes Salas, primero de la Cuarta y ahora de la Segunda Sala, de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, como en la actualidad de los Tribunales Colegiados de Circuito.

El tema central de la presente Tesis es la forma en que es cuantificada y se paga la pensión por jubilación a los ferrocarrileros, y que ha sido y sigue siendo materia de innumerables controversias en la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, problema que se genera en el Contrato Colectivo de Trabajo, con la inclusión de una cláusula que

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

establece tope mínimo y máximo al pago de la jubilación, en aparente contraposición a otras disposiciones, pero que no siempre ha sido cumplida, generando el pago de muchas pensiones superiores a dichos tope, en algunos casos por corrupción al interior de la paraestatal, otras veces por resolución de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, resolución dictada por la Junta en algunas ocasiones como consecuencia de la determinación del Poder Judicial Federal al conceder el amparo y protección que algunos trabajadores han solicitado, y otras veces a voluntad de la empresa, en incontables convenios celebrados entre el trabajador y la empresa ante la Junta, dando lugar a distintas formas de haber cuantificado las distintas pensiones por jubilación otorgadas por la paraestatal a sus trabajadores, y dejando con ello innumerables precedentes, tanto de pensiones jubilatorias muy estrechas, pagadas según los tope establecidos, así como de pensiones muy superiores a estos tope. En el capítulo quinto se realiza el estudio de este problema, a partir de la normatividad que el Contrato Colectivo de Trabajo regula y lo que en sus diversas revisiones se ha incluido u omitido, así como de los diversos convenios que sobre la prestación materia de este trabajo contemplan también, y de la forma en que han sido aplicadas en la práctica. Queda el presente trabajo como una contribución para buscar una cuantificación con justicia del monto de las pensiones de los jubilados de los Ferrocarriles Nacionales de México, a fin de que las pensiones que reciben los jubilados de esta paraestatal, en verdad lleguen a darles la seguridad económica necesaria para la subsistencia en sus años de retiro de las labores, y que de verdad vivan dignamente los últimos años de sus vidas con la tranquilidad de una pensión jubilatoria justa.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

CAPÍTULO I

ANTECEDENTES HISTÓRICOS.

1.- ORIGEN DE LA PRESTACIÓN DE JUBILACIÓN EN EL DERECHO DEL TRABAJO.

2.- SU APARICIÓN Y DESARROLLO EN MÉXICO.

- A) *Época Colonial.*
- B) *México Independiente.*
- C) *La Dictadura de Porfirio Díaz.*
- D) *A partir de la Constitución de 1917.*
- E) *Leyes Federales del Trabajo de 1931 y de 1970.*

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

CAPÍTULO I

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

1.- ORIGEN DE LA PRESTACIÓN DE JUBILACIÓN EN EL DERECHO DEL TRABAJO.

El derecho del trabajo apareció a fines del siglo XIX y principios del siglo XX, como consecuencia de las luchas de los trabajadores de diversas partes del mundo, incluido nuestro país, que llevaron a cabo, principalmente durante el siglo XIX, reclamando libertad, dignidad y un nivel decoroso de vida en el trabajo, dadas las notorias condiciones de miseria, de angustia, de incertidumbre y de injusticia que padecían en manos de la burguesía individualista y liberal de los siglos XVIII y XIX. Anterior a ésta época, son muy vagos los antecedentes que pueden mencionarse sobre la regulación jurídica del trabajo

Lo que algunos autores consideran como antecedentes de una normatividad para el trabajo pueden encontrarse de una manera muy vaga e incipiente, y que de ninguna manera integran una normatividad para el trabajo, ya en las culturas de la antigüedad, en Babilonia, entre los hebreos y en Roma, por citar algunos ejemplos. Aproximadamente en el año 1950 antes de nuestra era, en Babilonia, el Código de Hammurabi hacía mención de algunos oficios como las labores del mar, el pastoreo, la carpintería, la elaboración del ladrillo cocido entre otras, reconociendo con esto de alguna manera la existencia de la relación de trabajo (esto considerando las enormes limitaciones imperantes en la época,

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

con un modo de producción esencialmente esclavista), además de contemplar convenios de aprendizaje, denominados éstos como tirocinio, e incluso el derecho a una gratificación mínima, similar a la contemporánea figura del salario mínimo. Entre los hebreos aproximadamente hacia el año 1250 antes de Cristo, en diversos pasajes del antiguo testamento se habla ya del salario como retribución al trabajo, así como del hebdomadario o descanso semanal del sábado, aunque éste último más con fines religiosos. Dichas disposiciones en realidad de ninguna manera integraban un sistema normativo de trabajo, pues era predominante de aquella época la actitud despectiva y denigrante del trabajo productivo, pues ésta era una actividad propia de esclavos.

En la Roma de la antigüedad clásica, se contempló dentro de la compilación de Justiniano, aunque nunca como un cuerpo jurídico normativo del trabajo sino tan sólo como una institución aislada, la figura del trabajo por cuenta ajena, subordinado y remunerado. Dado que la actividad productiva estaba a cargo de esclavos, que no eran personas titulares de derechos sino cosas y que eran adquiridos en compraventa o arrendamiento, era imposible pensar en la regulación jurídica del trabajo. Pero cuando el aumento de la población ocasionó que aumentara la demanda de alimentos y de todo tipo de satisfactores en general sin que aumentara el número de esclavos, a la vez que se agravaban las condiciones y aumentaba el número de los no propietarios, se hizo necesaria la regulación por el derecho, del arrendamiento que éstos comenzaron a hacer de su fuerza de trabajo. Así la antigua figura del arrendamiento, denominada por los romanos como *locatio conductio*, comprendió diversas especies de este tipo de contratos, existiendo la *locatio conductio rei*, que era el arrendamiento de cosas, animales o esclavos y cuyo contrato se perfeccionaba por el sólo consentimiento de las partes. A su vez, existió un contrato que puede ser considerado no precisamente de trabajo, sino de arrendamiento de la fuerza de trabajo, denominado *locatio conductio operarum*, por medio del cual un hombre libre denominado *locator* presta durante determinado tiempo sus servicios a otro, llamado *conductor*, mediante el pago de una remuneración denominada *merces*. Se distinguían de ésta última las *operae liberales*, que eran servicios prestados por las personas que ejercían profesiones liberales como artistas, retóricos, gramáticos, médicos,

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

abogados, etc., quienes recibían una remuneración llamada *honorarium*. La diferencia entre la *locatio conductio operarum* y las *operae liberales*, no era necesariamente la característica de la subordinación en el trabajo, aunque era más factible que se presentara y de hecho se presentaba en la primera; el profesor Eugène Petit¹ señala la diferencia entre una y otra al afirmar que había que excluir de la *locatio conductio operarum* los servicios materia de arrendamiento que son difíciles de valorar en dinero, pues por ésta característica ya son materia de las *operae liberales*. Existió también la figura de la *locatio conductio operis*, que era un contrato por el cual el que presta los servicios recibe de la otra parte una cosa sobre la que tiene que realizar el trabajo (verbigracia, una joya para arreglarla) mediante el pago de una cantidad determinada, el prestador podía realizar el trabajo incluso a través de personal que tuviera a su servicio.

Existían en Roma diversas organizaciones de inspiración religiosa, con fines de mutualidad y de asistencia social, llamados *collegia* o *corpora opificum*, los que por sus fines de simple reciprocidad y ayuda entre sus miembros, no pueden ser considerados como un antecedente de los actuales sindicatos de trabajadores, si consideramos que éstos últimos tienen como fin el estudio, mejoramiento, defensa y lucha por los derechos de los trabajadores, además de que los miembros de las antiguas organizaciones romanas no tenían conciencia de clase, indispensable entre los miembros de un sindicato para la existencia de un derecho del trabajo y para la vida de los sindicatos. El predominio en la antigua Roma de la esclavitud como la base de su sociedad, dentro de un modo de producción esencialmente esclavista, así como el desprecio que los antiguos tenían hacia el trabajo productivo por considerarlo una actividad servil e indigna de las personas, y propia sólo de esclavos hacía imposible el establecimiento de un derecho del trabajo, resultando suficiente para la época la regulación de instituciones aisladas, regidas por el derecho civil, que contemplaran lo relativo a las diversas clases de arrendamiento de los servicios, comprendidos dentro de la *locatio conductio* romana.

¹ Eugène PETIT, *Tratado Elemental de Derecho Romano* (México, Ed. Porrúa, 1993), tratados 375-378, pp. 401-405.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Respecto de la jubilación en este período histórico, existe un precedente en la antigüedad comparable en algunas de sus características con la actual pensión de jubilación, aunque no podamos considerarla estrictamente como tal; se trata de una percepción que se entregaba a los elementos de algunos ejércitos más o menos permanentes, cuando los soldados habían perdido su capacidad combativa, fuera por invalidez o simplemente por su avanzada edad, quienes recibían periódicamente una paga comúnmente muy baja, pero que les permitía malvivir por lo menos sin trabajar.

Durante la época del medioevo, la producción agrícola era explotada por medio de la servidumbre de la gleba, que no era sino una condición intermedia entre la esclavitud y el hombre libre, pues el siervo no era ya una cosa como el esclavo, gozaba de personalidad jurídica y disfrutaba de algunos derechos, como contraer matrimonio, adquirir bienes y comparecer en juicio; sin embargo vivía obligado a trabajar la tierra, sin poderla abandonar y obligado pagar tributo al señor feudal, a cambio de la protección militar que éstos ofrecían. Por sus propias características, en la servidumbre del sistema feudal no podía nacer el derecho del trabajo, pues faltaba el elemento de la libertad, el trabajador debe estar libre de toda servidumbre, y sobre todo tener conciencia de clase. A lo largo de esta misma época medieval se desarrolló también la producción manufacturera, propia de los talleres medievales, donde jerárquicamente se componía de los maestros o dueños de los talleres, los oficiales o compañeros ya asalariados y los aprendices, quienes en realidad no guardaban una profunda diferencia de clases, pero que especialmente por lo que respecta a los oficiales o compañeros por ser ya trabajadores asalariados, presentaron una lucha contra los maestros o dueños de los talleres que llevó a la creación de corporaciones y asociaciones de compañeros, estos últimos que sí pueden considerarse ya como antecedente de los sindicatos contemporáneos, así como los convenios que celebraban, bien pueden ser un antecedente de los actuales contratos colectivos; pero siempre considerando que sus luchas eran limitadas al ámbito de sus talleres o de sus profesiones, pues faltaba conciencia de clase, por lo que no puede decirse en estricto sentido que tenían los mismos fines de lucha que uno de los contemporáneos sindicatos de

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

trabajadores. Por lo que respecta a las corporaciones de los maestros, creadas para defender sus intereses y lograr un equilibrio en el mercado, llegaron en realidad a adquirir potestades jurisdiccionales, además de un enorme poder político y económico, crearon sus estatutos y determinaron precios, cantidad y calidad de productos, además de su propio tribunal y sus sanciones, fuera del poder del Estado, las cuales bien pueden ser consideradas como un antecedente de los sindicatos de patrones. Diversos factores determinaron la decadencia y desaparición, tanto de las asociaciones gremiales de compañeros como de las corporaciones de maestros, entre las que destacan los descubrimientos geográficos que dieron lugar a la expansión comercial, la aparición de la producción industrial, el desarrollo del pensamiento liberal y de las ideas antimonopólicas, pero sobre todo el ascenso de la naciente burguesía al poder, que acabaría con las viejas instituciones del sistema feudal, para abrir paso a nuevas formas de producción y a la aparición de una nueva clase social, el proletariado.

La aparición del sistema capitalista fue la consecuencia del desarrollo del comercio por los descubrimientos geográficos, por la mayor concentración de riqueza en metales preciosos por los Estados, mediante la venta de su producción local y la especulación en los mercados; pero sobre todo por el proceso en Europa conocido como revolución industrial, iniciado con la invención del telar mecánico y de la máquina de vapor y al aplicarse las invenciones en la industria, y por grandes revoluciones políticas (las revoluciones inglesa y francesa, la Independencia de los Estados Unidos de Norteamérica, la independencia de los Países Bajos, etc.), que acabaron finalmente con el viejo sistema feudal, e hicieron que la naciente burguesía llegara al poder. La burguesía, que llegara al poder en gran medida valiéndose de las masas del pueblo para acabar con los anteriores regímenes y poder así asentarse en el poder; buscó siempre atender los intereses de comerciantes y especuladores, intereses de la propia burguesía, al adoptar políticas de intercambio de mercancías por metales preciosos, quitando todo obstáculo que pudiera detener o restringir la expansión del comercio, y promoviendo el desarrollo económico-político, por medio de una balanza comercial activa. Entre los precursores de esta moderna economía se encuentran los *fisiócratas*, quienes defendían la idea de la

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

existencia de un orden natural universal de origen divino que normaba tanto las leyes animales como las económicas y sociales, y que por lo mismo sólo ellas harían la felicidad de los hombres, por lo que nada ni nadie debía impedir el libre juego entre la oferta y la demanda; en consecuencia las leyes jurídicas sólo debían tener como único fin vigilar el respeto de ese orden natural. Tales principios quedaron plasmados en la fórmula acuñada por los fisiócratas *laissez-faire, laissez-passer*, dejad hacer, dejad pasar, y que fue legada al pensamiento económico liberal. El liberalismo individualista fue influido por las ideas de los fisiócratas, tomando la idea del orden natural pero despojada del carácter divino que le atribuían los fisiócratas; así como por las ideas utilitarias de David Hume, en el sentido de que la utilidad es el motor fundamental de las acciones humanas y la única capaz de realizar el orden natural; y también la idea de la libertad como un derecho natural del hombre.

El principio de igualdad jurídica entre los individuos, proclamada en la Declaración Universal de los Derechos del Hombre y del Ciudadano de 1789, en la revolución francesa, que señala que "*los hombres nacen y permanecen libres e iguales de derecho*"; y que fue motivo de orgullo para la sociedad capitalista, era una conquista indispensable para combatir los privilegios de cuna de la aristocracia medieval, y acabar con la servidumbre feudal; ciertamente es motivo de orgullo legítimo para la sociedad la conquista que se enuncia en tal principio, si nos limitamos a atender en sí el principio enunciado, pero dicho orgullo se vuelve muy discutible si se busca aplicarlo en todo su rigor a favor de la clase social en el poder, dentro de una sociedad dividida en clases antagónicas y que por lo tanto no son "iguales". Al llegar la burguesía al poder, los nuevos Estados liberales buscaron siempre tutelar y proteger los intereses comerciales, a fin de que nada restringiera el avance de la industria y el comercio, y con ese fin crearon las nuevas leyes. Paralelamente a la aparición y al desarrollo de la industria, apareció también una nueva clase social completamente desposeída de los medios de producción y que no contaba más que con su fuerza de trabajo: el proletariado. Bajo el nuevo orden liberal e individualista, en el que los hombres al ser libres no podían ser obligados a trabajar, era legítimo que un hombre pudiera arrendar su trabajo, pero por otro lado, no podía exigir ni

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ejercer presión para que la contraparte aceptara determinadas cláusulas o condiciones, pues esto alteraría el orden natural de la economía, y el Estado quedaría legitimado para intervenir y restablecer el orden.

En Francia, por medio de la *Ley Le Chapelier*, el Código Civil o *Código Napoleón* y el Código Penal, se reguló el nuevo orden liberal e individualista, con disposiciones jurídicas que fueron de algún modo los principios fundamentales en toda Europa, y que sirvieron de base para el derecho en América Latina. Bajo el principio de que la ley es igual para todos, y conforme a esa igualdad que sólo existía en la teoría, se imposibilitó la creación de un derecho protector para una clase social, y las relaciones de trabajo fueron reguladas por la legislación civil; así el artículo 1779² del Código Napoleón reglamentó el contrato de locación o arrendamiento de persona, que era en realidad una copia del antiguo *locatio conductio operarum* de los romanos, y a su vez el artículo 1780 reconoció la duración temporal de dicho contrato, sin que señalara límite. El salario se determinaba, desde luego, conforme al libre juego de la oferta y la demanda, pues fijar una cantidad determinada atentaría contra las "naturales" leyes de la economía. Pero la teórica igualdad que se supone imperaba en el Código Civil francés de Napoleón, quedó rota en beneficio de los empresarios al privilegiarlos con un derecho, establecido en el artículo 1781 de dicho ordenamiento, a ser creídos bajo su sola palabra, respecto al monto de los salarios, al pago de los que dijera haber cubierto o de los que afirmara haber anticipado. A su vez, la *Ley Le Chapelier* de 1791, en un total apoyo a los empresarios, negó la libertad de coalición, prohibiendo cualquier tipo de asociación, a fin de evitar que los obreros se organizaran en contra de sus patrones; y más aún, el Código Penal francés de 1810 estableció los delitos de coalición y de huelga, castigando todo acto que "a pretexto de obtener condiciones de trabajo y salarios justos"³, pusieran obstáculos al avance de las fuerzas económicas. En Inglaterra de igual forma, en los *Combination Acts* de 1799 y 1800 se prohibió la formación y funcionamiento de asociaciones o coaliciones de

² Héctor SANTOS AZUELA, *Elementos de Derecho del Trabajo* (México, Ed. Porrúa, 1994), pp. 5 y 6.

³ Mario DE LA CUEVA, *El Nuevo Derecho Mexicano del Trabajo* (México, Ed. Porrúa, 1999), tomo I, p. 9.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

trabajadores con fines reivindicatorios, quedando fijada así la tendencia imperante en esos años.

Como es de suponerse, bajo esa normatividad jurídica las condiciones de los trabajadores eran de auténtica miseria y desesperación. Ante el exceso de oferta de mano de obra, consecuencia del creciente desempleo, el empleador impuso a su conveniencia condiciones de trabajo que saciaran su desmedido afán de lucro, sabiendo de antemano que por hambre los trabajadores las tendrían que aceptar, por lo que en realidad nunca existió libertad de contratación ni voluntad de las partes en la celebración del contrato. Así se impusieron a los obreros jornadas de trabajo de más de catorce horas, en lugares insalubres, e incluso en horarios diurno y nocturno, pues con la utilización de luz artificial con gas de carbón, las jornadas se extendieron a la noche, con salarios miserables que no siempre eran cubiertos en su totalidad, además de mantener a los trabajadores en permanente angustia ante la posibilidad del despido libre; Asimismo, fue muy común de la época el disponer preferentemente del trabajo de mujeres y de menores, a los que por un trabajo igual de insalubre con las mismas catorce horas o más diarias de trabajo, se les pagaba salarios inferiores al de los hombres. Todas estas condiciones de calamidad que padecían los trabajadores de la época, motivaron movimientos reivindicatorios en luchas verdaderamente sangrientas, durante los siglos XIX y XX.

Como es lógico, en esa situación de penuria e incertidumbre, no podía pensarse ni remotamente en la idea de que los trabajadores contaran con alguna prestación equiparable a la jubilación. Sin embargo, existen precedentes incluso más remotos de la concesión de un beneficio que puede considerarse como un antecedente de lo que en la actualidad conocemos como la pensión jubilatoria; así tenemos que Luis XIV, tal vez inspirado en las antiguas pensiones para los soldados de la antigüedad ya retirados, inició en Francia la concesión de algunos pagos periódicos para quienes las obtuvieran por los servicios prestados a la Corona; dichas percepciones existían de hecho pero no como un derecho jubilatorio, en virtud de que predominaba el favoritismo y la discrecionalidad en el otorgamiento de dichos pagos, lo que además alentaba a la corrupción. Tal vez por

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

alardes de generosidad de los reyes, o por la misma corrupción que generaba el conceder tal beneficio a los favoritos y sin ninguna regulación, dichos beneficios fueron multiplicándose de manera desordenada, creando con ello una grave carga para el erario público; por lo que la Asamblea Constituyente en 1790 decidió legislar sobre la materia, señalando cómo se adquiriría tal derecho y con importes máximos. Años después, Napoleón creó un sistema de pensiones mucho más similar a los que conocemos en la actualidad, pero siempre de manera exclusiva para servidores públicos.

Ante las crueles condiciones en que vivían los trabajadores, éstos comenzaron a movilizarse y protestar, organizaron en la clandestinidad sindicatos y presionaron a sus patrones por medio de las entonces ilegales huelgas; muchos trabajadores murieron en enfrentamientos con el aparato represivo de sus Estados, otros más fueron encarcelados. A lo largo del siglo XIX, aparecieron muchos escritores y pensadores de diversos sectores, que aunque muchas veces sostenían ideas diferentes, coincidían en la necesidad de cambiar el orden económico para solucionar la crueldad existente del capital hacia las clases trabajadoras; dotando así de cuerpo ideológico a las luchas obreras del siglo XIX. Así aparecieron los primeros socialistas, a los que Marx denominó utópicos, entre los que se encuentra el empresario inglés Robert Owen, quien afirmaba que todos los males y vicios de la clase obrera eran consecuencia de su miseria, y quien se caracterizó por ser tal vez el único empresario de la época en procurar un buen trato a sus trabajadores, Owen fundó en Indiana, Estados Unidos de Norteamérica, una comuna, donde pone en práctica sus ideas socialistas, y a su regreso a Inglaterra en 1834 es nombrado dirigente de la Gran Alianza de Sindicatos Obreros; los obreros ingleses, inspirados en las ideas de Owen iniciaron un movimiento cartista, denominado así por la "Carta del Pueblo", la carta petición en la que solicitaron al Parlamento permitiera a los no propietarios (a los trabajadores) participar en aquella Tribuna, entre otros cinco puntos de carácter político, organizando un movimiento que desde 1838 adquirió gran fuerza para después debilitarse por la desunión, y para 1848 intentaron una manifestación nacional organizando una marcha hacia Londres que fue sofocada por la policía y el ejército; sin embargo para 1824 habían logrado que el parlamento derogara las prohibiciones de

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

coalición de las leyes de 1799 y 1800. En Francia, Francois Marie Charles Fourier, buscó que el trabajo se hiciera agradable a los hombres, y para tal efecto organizó comunidades libres de trabajadores para la producción de bienes adecuados a sus necesidades, a las que llamó falansterios. Simonde de Sismondi, a quien Marx y Engels calificaran de "socialista pequeño-burgués"⁴, fue un crítico de liberalismo económico, al que calificó de doctrina mentirosa por no existir leyes naturales fatales en economía, pues éstas corresponden a una idea de la propiedad privada que puede modificarse, defendió la intervención del Estado para asegurar a los trabajadores un salario suficiente, limitar la jornada, proteger a los menores, garantizar su libertad de coalición, y sobre todo, fue uno de los primeros en idear un sistema de jubilaciones y de pensiones de vejez e invalidez para los trabajadores. Pero sobre todo fue el pensamiento de Karl Marx y Friedrich Engels el que dio un sólido fundamento científico a las reivindicaciones obreras; en febrero de 1848 se publicó en Londres su *Manifiesto del Partido Comunista*, tal vez la más importante de sus obras, pues aunque otras puedan tener mayor importancia científica, es su Manifiesto en el que llaman a los proletarios a la lucha por su reivindicación; en dicha obra en un lenguaje sencillo exponen su concepción materialista de la historia, fundamentándola con la lucha de clases y señalando que dentro del sistema de la propiedad privada la lucha de clases es inevitable, que es por medio de la revolución como se destruirá el actual sistema capitalista, siendo el proletariado quien deberá llevarla a cabo y finalmente dan su visión de la sociedad socialista del futuro, para concluir haciendo un llamado a los trabajadores de todos los países a la unión, a través de la famosa frase con la que concluyen su obra: "*¡Proletarios de todos los países, uníos!*".

Así las luchas obreras, con una ya sólida ideología, e incluso con sólidos fundamentos ya científicos, continuaron en Europa, estallando en febrero de 1848 una revolución en Francia, donde se buscó instaurar un gobierno republicano, y donde se comenzó a preparar por primera vez una legislación del trabajo, pero los trabajos se interrumpieron con el posterior triunfo de la burguesía que creó el imperio de Napoleón

⁴ Karl MARX y Friedrich ENGELS, *Manifiesto del Partido Comunista* (Moscú, Ed. Progreso, 1998), p.61.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

III. Al paso del tiempo y como una primera conquista de los trabajadores, la represión comenzó a disminuir, reconociendo primero en Inglaterra en 1824 el derecho de asociación; en Francia en 1864 fueron derogadas las disposiciones penales que contemplaban los delitos de huelga y asociación profesional, y en Alemania gradualmente se fueron levantando las prohibiciones en algunos estados entre 1841 y 1859, hasta que en 1872 finalmente se legisló generalizando las libertades; pero aún cuando los trabajadores podían asociarse libremente, sus sindicatos no tenían reconocimiento como personas jurídicas, y por lo tanto el patrón no estaba obligado a pactar ninguna condición de trabajo, además de que los trabajadores no podían paralizar una empresa por que el patrón estaba posibilitado para contratar a otros trabajadores (esquirols) en lugar de los huelguistas, a quienes se les podía rescindir su contrato, inclusive la fuerza pública podía acudir en auxilio del patrón. Sin embargo la reciente libertad de asociación conquistada permitió a los trabajadores organizarse en forma un poco más libre para continuar sus luchas, y en 1864 con la participación de Marx se crea la *Asociación Internacional de Trabajadores, o Primera Internacional*; así como a la creación por parte de Ferdinand Lassalle del *Partido Obrero Social Demócrata* en Alemania, y la aparición de la *Alianza de la Democracia Socialista*, creada por Bakunin y de tendencia anarquista, cuyas ideas posteriormente influirían en nuestro país en los hermanos Flores Magón para la creación de un programa que posteriormente sería una de las bases del artículo 123 Constitucional.

Como consecuencia de la creciente fuerza del movimiento obrero en el mundo y del avance de las ideas socialistas, en Alemania el canciller Bismark se apartó por primera vez de la política económica liberal imperante, y comenzó a promover la llamada política social, que en 1869 llevó a la promulgación de la *Die Gewerbeordnung*, la primera ley del trabajo; posteriormente para calmar la inquietud obrera ante una prohibición de formar organizaciones socialistas, se anunció la creación de la institución de seguros sociales y se promulgó la legislación del seguro social en 1881. En Francia, el 28 de marzo de 1871 se proclama la Comuna de París como el primer intento de establecer la dictadura del proletariado, dictándose durante su efímera existencia muchas medidas de contenido social, la Comuna finalmente es sofocada por la represión del ejército del

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

gobierno de Francia al entrar a París y masacrar a los luchadores de la Comuna; pero tal episodio sangriento obligó después al gobierno francés a ocuparse de la legislación obrera, reconociendo en 1884 la personalidad jurídica a las organizaciones sindicales, al mismo tiempo que abrogó la *Ley Le Chapelier* y derogó los delitos de Huelga y Asociación Profesional del Código Penal Francés, y en 1898 se promulgó la Ley de Accidentes de Trabajo, además de iniciarse a fines del siglo XIX la celebración de contratos colectivos de trabajo; produciéndose así gradualmente en el mundo el debilitamiento del liberalismo individualista para abrir paso a la idea de la solidaridad social y al intervencionismo del Estado en beneficio de la población. En los Estados Unidos de Norteamérica, hacia el año de 1870 los obreros norteamericanos se organizaban, clandestinamente en un principio, a través de organizaciones sindicales denominadas "*Trade Unions*"; existía también una organización centralista llamada "*Orden de los Caballeros del Trabajo*", a la que se oponían las *Trade Unions* por su tendencia centralista, la *Orden de los Caballeros del Trabajo* se fue debilitando hasta desaparecer a fines del siglo XIX; mientras, las *Trade Unions* se organizaron para crear en 1881 la Federación de Sindicatos Obreros y Oficios Organizados, que en 1886 se convirtió en la *American Federation of Labor*, o Federación Americana del Trabajo, una de las organizaciones obreras más grandes de los Estados Unidos; pero el 1º de mayo de 1886 los obreros de las industrias de Chicago se organizaron para reclamar una jornada de ocho horas, a iniciativa de la Unión Central Obrera de Chicago se realizaron diversos mítines celebrados durante los primeros días de mayo, de los que el celebrado el día 2 en la factoría Mc Cormicks y sobre todo el último celebrado el día 4, fueron sofocados a balazos por la policía, entrado incluso a las casas particulares para detener a supuestos participantes, todos los detenidos fueron procesados en tribunales constituidos ilegalmente y sentenciados, cuatro de ellos a la horca y los demás a prisión, cinco años después al revisar la causa el Gobernador ordenó la libertad de los que continuaban presos; con posterioridad a estos hechos se otorgaron algunas concesiones laborales y se incrementó la actividad sindical en los Estado Unidos. Pero es a finales del siglo XIX y principios del siglo XX cuando comienzan a tener auge los sindicatos obreros en todo el mundo, logrando el reconocimiento de su personalidad jurídica para pactar colectivamente con los patrones las condiciones de trabajo; en 1889 se

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

creó en un congreso de trabajadores de Europa en París la *Segunda Internacional*, que organizaría a los trabajadores de Europa hasta la crisis y posterior desaparición de la *Internacional* con motivo de la Primera Guerra Mundial en 1914.

Para la primera Posguerra, se buscaba que el tratado de paz que pusiera fin a la guerra contemplara derechos para los trabajadores del mundo. Antes, en México, por medio de la Declaración de Derechos Sociales de 1916-1917 fueron elevados a rango constitucional los derechos de los trabajadores reuniéndolos en el artículo 123 de la entonces reciente Constitución Política, siendo el primer país del mundo en contemplar constitucionalmente derechos de los trabajadores, y cuya tendencia seguirían posteriormente todos los países, transformando el derecho del trabajo. En ese mismo año de 1917, estalla la revolución en Rusia y se establece el primer régimen socialista en el mundo, y en marzo de 1919, a iniciativa de Lenin se crea la *Tercera Internacional* conocida también como *Komintern*, como un instrumento de expansión del socialismo marxista, pero vinculada a la política de la Unión Soviética. Ante tal situación que obviamente amenazaba los intereses del capital, era necesario que la burguesía buscara remediar las causas que ocasionaron la aparición del primer estado socialista, para evitar que en los demás países se repitiera; por éste y otros motivos principalmente, es que a proposición del presidente norteamericano Wilson se contempló en el Tratado de Paz de Versalles del 28 de junio de 1919 principios para reglamentar las condiciones de trabajo de todos los países firmantes del Tratado, en las que los países tratantes se obligaran entre otras cosas a reconocer que el trabajo no era una mercancía, a procurar salarios remuneradores para los trabajadores, así como su derecho de asociación, jornada de ocho horas diarias con un día de descanso semanal, supresión del trabajo a los niños y el principio del salario igual, afirmando que no era posible una paz duradera si las condiciones de trabajo implican injusticia, miseria y privaciones que generan descontento en los trabajadores. Como resultado de la firma del Tratado de Versalles, y también a iniciativa del presidente Wilson, se creó la Organización Internacional del Trabajo, que tuvo como fin ocuparse del bienestar de la clase trabajadora a través de la regulación de las relaciones exteriores entre los estados, buscando la justicia social en las relaciones

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

entre trabajo y capital, e impulsando a los países miembros a crear legislaciones nacionales que regularan condiciones de trabajo tendientes a hacer posible el ideal de justicia social. En esa misma época, la derrota de Alemania en la "Gran Guerra" produjo una revolución en 1918, que llevó a la caída del *Káiser* o su emperador y al establecimiento de una nueva República, y que dio lugar a una nueva Constitución Política, promulgada el 11 de agosto de 1919 por la Asamblea Nacional de Weimar; en la que por medio de la "Declaración de los Derechos del Trabajo", fue elevada por primera vez en Europa a rango constitucional las normas fundamentales del derecho del trabajo, contemplando por lo que respecta al derecho individual del trabajo las instituciones básicas; respecto del derecho colectivo las libertades sindical, de contratación colectiva y de huelga, y respecto a la seguridad social comprendió la protección a la maternidad, la educación del niño y la preservación de la salud y de la vida, convirtiendo así a la Constitución de Weimar en una de las más progresistas de la época. Como consecuencia, comenzó a legislarse en materia de trabajo en toda Europa y en América; a la vez que comenzaron a celebrarse contratos colectivos entre los sindicatos de los obreros y sus patrones, superando constantemente los beneficios mínimos que contemplaban las leyes del trabajo.

La seguridad social, de la que se habló por primera vez en una Declaración de Derechos del Hombre en Francia en 1793 que buscó sustituir a la de 1789, y posteriormente fue retomada la idea por Simón Bolívar cuando presentó su proyecto de constitución para Venezuela en su "Discurso de la Angostura", pero que apareció formalmente como un derecho a fines del siglo XIX con la Institución de los Seguros Sociales de Alemania; alcanzó su pleno desarrollo a lo largo del siglo XX. La gran crisis económica de 1929 ocurrida en Estado Unidos, y que se extendió a prácticamente todo el mundo, seguida de otra segunda depresión ocurrida en marzo de 1933, llevó al gobierno del presidente Franklin D. Roosevelt a buscar solución al problema económico y así nació su política de *New Deal*, o de "El Nuevo Trato", dentro del cual, en lo relativo al derecho del trabajo contempló la sistematización de los derechos de contratación colectiva para el trabajo organizado, y la seguridad social para grupos seleccionados de personas contra los

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

peligros de la dependencia, desocupación, pobreza y vejez; anunciando así Roosevelt su doctrina de *Welfare State*, o "Estado de Bienestar", y enviando al congreso un proyecto de ley sobre seguridad social, la *Social Security Act*, que fue aprobada en 1935, y que contemplaba seguros de invalidez, desempleo y vejez; misma que fue ejemplo a seguir en los demás países para legislar en materia de seguridad social.

Sin embargo, con la aparición de los regímenes totalitarios en Europa, la llegada al poder de Franco en España, el régimen fascista de Mussolini en Italia y el nacionalsocialismo de Hitler en Alemania que provocaron la Segunda Guerra Mundial, frenaron por completo el avance del derecho del trabajo, sometiendo por completo al trabajo a sus fines de dominación. Durante los años de la guerra, el concepto de la seguridad social se fue perfeccionando en los países aliados, de manera que se buscaba establecer que al terminar el conflicto, la paz sólo podrá ser duradera si los países aseguran a sus pueblos mejores condiciones de trabajo que lleven a una situación económica más favorable y a la seguridad social, que debe buscar que la gente pueda terminar sus días con la tranquilidad que les dé su seguridad económica, sin temor a la pobreza y la necesidad. En la *Carta del Atlántico*, firmada por el primer ministro inglés Churchill y el presidente norteamericano Roosevelt el 12 de agosto de 1941, se planteó llevar a las naciones aliadas a colaborar en el terreno económico a fin de que cada país realizara los ideales del derecho del trabajo y de la seguridad social, como base para asegurar la paz y a los pueblos a vivir sin temor y sin necesidad. En el año de 1942, Sir William Beveridge presentó al gobierno inglés un plan de reestructuración y ampliación de los seguros sociales, su "*Plan Beveridge*", en el que propuso la unión de la idea de seguridad internacional con la seguridad social de los hombres de cada comunidad nacional, y señaló tres condiciones para que exista seguridad en el mundo: que se establezca la justicia en lugar de la fuerza como árbitro entre las naciones; que exista oportunidad para realizar un trabajo productivo en lugar de la desocupación; y la seguridad de ingresos suficientes cuando no se pueda trabajar para estar a salvo de la indigencia; el *Plan Beveridge* promovió el derecho a la seguridad social en el mundo al finalizar la guerra.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

En 1944, la Organización Internacional del Trabajo, buscando renovarse y superar las viejas ideas comenzó a promover la idea de la seguridad social entre los países miembros, y el 10 de mayo de 1944 da a conocer su *Declaración de Filadelfia*, destacando sus primeros apartados, donde en el primero repite su posición en el sentido de que la pobreza constituye un peligro para la paz y se debe luchar contra la necesidad en cada nación y mediante un esfuerzo internacional; en el segundo apartado, al principio de que todos los hombres sin distinción de raza, sexo o credo tienen derecho al bienestar material y a su desarrollo en condiciones de igualdad y dignidad, se agregó también "de seguridad económica y en igualdad de oportunidades"; el apartado tercero señala el propósito de fomentar programas tendientes a permitir "lograr el pleno empleo y la elevación del nivel de vida; impartir formación profesional; garantizar ingresos básicos a quienes los necesiten y prestar asistencia médica completa; proteger adecuadamente la vida y la salud de los trabajadores; proteger la infancia y la maternidad; administrar alimentos, vivienda y medios de recreo y cultura adecuados; garantizar iguales oportunidades educativas y profesionales."⁵; posteriormente, en una conferencia celebrada en 1952, la OIT aprobó un convenio relativo a la normatividad mínima de seguridad social que deban adoptar los países miembros, y que debe incluir asistencia médica, prestaciones económicas para enfermedad, desempleo, vejez, accidentes o enfermedades profesionales, familiares, de maternidad, invalidez y para sobrevivientes. En la *Carta de las Naciones Unidas*, acordada en 1945 en San Francisco, en los Estados Unidos de Norteamérica, se siguieron los principios proclamados en la *Carta del Atlántico* de 1941, buscando promover la paz por medio del progreso social y de elevar el nivel de vida dentro de un ámbito de libertad; además de señalar que buscarán que los países miembros promuevan niveles de vida más elevados, trabajo permanente y condiciones de progreso y desarrollo económico y social. Posteriormente, en el año de 1948 fue promulgada la nueva Declaración Universal de los Derechos Humanos, misma que contempla ya los derechos del trabajo y de la seguridad social; dicho ordenamiento, además de ratificar el principio de promover el progreso

⁵ citado por Mario DE LA CUEVA, *ob. cit.*, tomo II, p. 43.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

social y de elevar el nivel de vida en un ámbito de libertad, estableció en su artículo 22 que "toda persona tiene derecho a la seguridad social, y a obtener, mediante el esfuerzo nacional y la cooperación internacional, la satisfacción de los derechos económicos, sociales y culturales, indispensables a su dignidad y al libre desarrollo de su personalidad"⁶; quedando así establecido dentro de los derechos universales humanos el derecho del trabajo y el derecho de la seguridad social, como un enorme avance desde la primera Declaración Universal de los Derechos del Hombre y del Ciudadano de 1789.

Con posterioridad a la Segunda Guerra Mundial, y aún con el mundo dividido en dos bloques, capitalista y socialista, y cuya división que generara la llamada "Guerra Fría" que permaneció hasta la caída del bloque socialista a principios de los años noventa; se generalizaron en el mundo los procesos de constitucionalización del derecho del trabajo y de la seguridad social; a su vez también aumentó la organización de los obreros en el mundo, en los países socialistas se había creado en 1938 por Trotski y sus seguidores la *Cuarta Internacional*, en oposición al régimen de Stalin, la cual estuvo después controlada por los comunistas belgas hasta su disolución en 1953. Se generalizó también el sindicalismo de los trabajadores en todo el mundo como un medio de defensa de éstos ante los patrones, aunque la mayoría de las legislaciones en el mundo concede también este derecho a los patrones.

Por lo que respecta al derecho de jubilación, éste gradualmente fue incluido por las legislaciones de cada país, dentro de los seguros sociales. Es ya común que las legislaciones de cada país sobre seguridad social, como consecuencia de las luchas de los trabajadores por conquistar sus derechos laborales, contemple a la jubilación entre los seguros sociales; sin embargo, y aunque es frecuente denominar de manera muy amplia como jubilación a cualquiera de las pensiones que contemplan los seguros sociales, sea por invalidez, edad avanzada, vejez o riesgo profesional; la jubilación, considerada ésta *stricto sensu* como una prestación que se paga periódicamente a un trabajador en sus años

⁶ *Ibid.*, p. 40.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

de retiro, y que adquiere después de cumplir con un determinado número de años al servicio de un patrón, no siempre es contemplada dentro de las legislaciones de los seguros sociales, así es frecuente que sólo para los trabajadores al servicio del estado, las respectivas leyes de su seguro social contemplen la pensión de jubilación como una prestación de diversa especie de los otros seguros como vejez o invalidez, y señalando un requisito de determinados años de servicio al Estado e igual tiempo realizando aportaciones al organismo asegurador para tener derecho al beneficio jubiatorio; pero para los obreros, los que laboran en las industrias, en muchos países incluido el nuestro, el derecho a la jubilación no es una prestación prevista en las leyes de seguridad social, sino que generalmente es una conquista de los trabajadores que es contemplada en los contratos colectivos de trabajo.

2.- SU APARICIÓN Y DESARROLLO EN MÉXICO.

En México, el derecho del trabajo aparece en el siglo XX, como resultado de la gran cantidad de luchas obreras que desde la segunda mitad del siglo XIX realizaron los trabajadores mexicanos, reclamando condiciones dignas de trabajo y un nivel de vida decoroso y más humano, ante las notorias condiciones de miseria y de injusticia que prevalecían en nuestro país en la misma época en que a los trabajadores europeos comenzaban a reconocérsele algunos de sus más fundamentales derechos laborales. Con anterioridad a éstos años, el predominio en México de una economía semifeudal prácticamente imposibilita la aparición de normas que tendieran a proteger a las clases trabajadoras, siendo muy escuetos los antecedentes que pueden mencionarse al respecto.

A) *Época Colonial.*

Durante la época del Virreinato de la Nueva España, y aún cuando el régimen económico predominante en la época era feudal y en el Continente Americano era frecuente la utilización de esclavos, la metrópoli Española dictó diversas disposiciones

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

jurídicas tendientes a proteger a los indios americanos de sus colonias de la explotación de los encomenderos, muchas de sus disposiciones muy avanzadas para la época y que bien pueden tenerse como antecedentes de nuestro moderno derecho del trabajo, desgraciadamente en la época de su vigencia no fueron aplicadas por las autoridades de la Colonia, padeciendo los indígenas de una explotación despiadada.

Anterior a la Colonia, prácticamente no se tienen datos sobre las condiciones de trabajo de los pueblos prehispánicos; se sabe por las *Cartas de Relación* de Hernán Cortés, que entre los aztecas existía una contratación de servicios, y se reconocía la libertad de trabajo y el derecho a un pago, además de que existían diferentes artes como oficial mecánico, de pluma, platero, herrero, lapidario, cantero, albañil, pintor, médico, hechicero tejedor, etc., quienes sólo podían ejercer su arte después de aprobar un examen, y que los oficiales artesanos se reunían en organizaciones similares a gremios, cada gremio tenía su demarcación en la ciudad, un jefe, un dios y sus festividades. Fuera de estos casos, existían los trabajos forzados, como el de los cargadores o *tamemes*, el de los *mayerques* o siervos que trabajaban el campo y sometidos a los dueños de la tierra, pero sobre todo el de los esclavos, con la particularidad de que eran esclavos que tenían una facultad limitada de trabajar en beneficio propio y tener un patrimonio, además de no ser hereditaria dicha condición de esclavo. La existencia misma de la esclavitud y de los trabajos forzados, además de la falta de normas para el trabajo, imposibilitaba la existencia de un derecho el trabajo en esta época.

Consumada la conquista de México-Tenochtitlán y establecido el gobierno virreinal, en España se dictaron diversas leyes tendientes a disminuir la desmedida explotación de que eran víctimas los naturales de la Nueva España y del Perú por los conquistadores, así se crearon las *Leyes de Indias*, que entre sus disposiciones fundamentales contemplaba las siguientes: la reducción de la jornada de trabajo; la jornada de ocho horas repartidas convenientemente; los descansos semanales, aunque establecidos originalmente por causas religiosas, así como parar las obras los sábados en la tarde para el pago del jornal; el pago del séptimo día, así como el pago de los días que

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

guardar en fiesta y no trabajen, sin que se les descuente ni se les retenga el jornal; la protección del salario a los indios, el cual debía ser en efectivo, oportuno e íntegro y debía realizarse en presencia de persona que lo calificara para evitar fraudes; la fijación de los salarios; la protección de la mujer embarazada; la edad mínima de 14 años para trabajar; la protección contra labores insalubres y peligrosas; el principio procesal de "verdad sabida" en favor de los indios; la obligación de dar habitaciones higiénicas; atención médica obligatoria y descanso pagado por enfermedad⁷. Disposiciones que asombrosamente se adelantaron por varios siglos, a los derechos conquistados por los obreros del siglo XX, y muchas de éstas bien podrían formar parte de una legislación laboral de la actualidad; pero en realidad y a pesar de su grandeza, no fueron disposiciones que buscaran la igualdad entre el indio y su amo, sino tan sólo medidas graciosas de misericordia de los vencedores hacia los vencidos.

Desgraciadamente las Leyes de Indias no fueron nunca aplicadas, debido muchas veces a la ignorancia de dichas disposiciones por la falta de noticias debido a las distancias; otras veces por tratarse de normas imperfectas con falta de sanción; otras, por falta de medios para investigar las faltas cometidas y para hacer cumplir dichas leyes; otras veces por las contradicciones de las propias leyes o por ser oscuras y no precisar los supuestos en que deberían aplicarse; pero sobre todo, por el ardid entre autoridades y encomenderos para violar la ley, teniendo la ventaja de que por la distancia la Metrópoli no podía enterarse. Como consecuencia la realidad era muy distinta de los supuestos contemplados en la legislación: a diferencia del régimen de corporaciones usado en Europa, en la Nueva España la producción era controlada por medio de gremios y del obraje. En los obrajes, de producción manufacturera, las condiciones de los trabajadores obrajeros eran deplorables, los indios eran obligados a ingresar al obraje por medio de secuestros, capturas, encierros y endeudamientos (se les adelantaba una cantidad de dinero que los indios se gastarían en pocos días para después hacerle trabajar y obligarlo a gastar su jornal en las tiendas del dueño del obraje para asegurarse de que nunca pudiera pagar su

⁷ Néstor DE BUEN, *Derecho del Trabajo*, (México, Ed. Porrúa, 1994), tomo I, pp. 294-298.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

deuda), los talleres eran prácticamente cárceles con puertas dobles siempre cerradas de donde los trabajadores no podían salir sino hasta el domingo, los talleres eran insalubres, oscuros, los trabajadores siempre flacos y desfigurados vestían andrajos y eran castigados a la menor falta; los obreros desaparecieron por diversas causas entre las que pueden mencionarse períodos de crisis agrícolas y económicas, circulación de manufacturas importadas, las restricciones de la metrópoli hacia sus colonias y el levantamiento armado de independencia en 1810. El régimen de gremios, distinto al de las corporaciones europeas aún cuando se les compara frecuentemente con éstas, fue en la Nueva España un modo de control de la actividad de los hombres divididos en castas; mientras las corporaciones europeas gozaban de libertad para regular sus actividades y sus relaciones de trabajo, el régimen de gremios ayudaba a restringir la producción en beneficio de los comerciantes de la metrópoli, además de ejercer un control monopólico dentro de las colonias; la sociedad colonial estaba dividida en forma racial, y las visibles diferencias en el color de la piel eran las que determinaban derechos y obligaciones, las mezclas eran divididas en castas y cada una tenía diferentes derechos; así las actividades de maestro, oficial y aprendiz de los gremios eran exclusivas de los españoles, dejando las labores más penosas y mal pagadas a mestizos y mulatos, excluyendo del gremio a indígenas y negros, esclavizados por lo general; los gremios desaparecieron por medio de las leyes de la Corte que establecieron la libertad de trabajo.

Durante la revolución de independencia, en relación al trabajo sólo aparecían disposiciones aisladas que de ningún modo integraban una legislación laboral, así se tiene que el "*Bando de Hidalgo*" del 6 de diciembre de 1810 ordenó la liberación de los esclavos bajo pena de muerte; asimismo, los "*Elementos Constitucionales*" de Ignacio López Rayón en su artículo 24 abolía la esclavitud y los exámenes de artesanos, que debían ser calificados sólo por su desempeño, eliminando así el régimen de gremios. En los "*Sentimientos de la Nación*" de Morelos del 14 de septiembre de 1813, en el punto 12 estableció que el Congreso dictara leyes que moderen la opulencia y la indigencia, y aumentaran el jornal del pobre, además de insistir en el punto 15 en la abolición de la esclavitud y de la distinción de castas. En el artículo 38 del "*Decreto Constitucional para*

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

la libertad de la América Mexicana", sancionado por el *Congreso del Anáhuac* de Apatzingán el 22 de octubre de 1814, reunido a sugerencia de Morelos, estableció la libertad de cultura, industria y comercio. Sin embargo y en virtud de que durante los años de guerra de la independencia, la mayoría del territorio estaba bajo el dominio español, tales disposiciones emitidas por los insurrectos fueron prácticamente inaplicables. Como consecuencia, la incompleta legislación laboral durante la época colonial, además de su total carencia de aplicación, la existencia de la esclavitud, de la servidumbre y de los trabajos forzados, la ausencia de una conciencia de clase, y posteriormente el estado de guerra de la revolución de independencia imposibilitaron la existencia de un derecho del trabajo en esta época.

Sin embargo, es en la época de la Colonia donde aparece el primer antecedente del derecho de jubilación. En el año de 1761, el gobierno virreinal de la Nueva España autorizó como una medida de protección a los empleados públicos, el otorgamiento de pensiones para los años de su retiro, como compensación a los años de estos empleados al servicio de la Corte; además de que durante el período Colonial apareció también la asistencia social, con la creación de organismos como el Monte Pío, así como de hospitales, hospicios, templos, alhóndigas, colegios y universidades, que denotaban una tendencia humanitaria, y la creación, en el año de 1776, de disposiciones para la asistencia de los niños huérfanos y de las viudas de los empleados de la Real Hacienda, así como los del Ministerio de Justicia, beneficios que gozaron los empleados públicos, desde luego españoles en su inmensa mayoría, hasta consumada la independencia en 1821.

B) *México Independiente.*

No hubo disposiciones, una vez consumada la independencia, que contemplaran derechos relacionados con el trabajo, además de que las disposiciones españolas en algunos casos continuaron vigentes; el "*Reglamento Provisional Político del Imperio Mexicano*" del 18 de diciembre de 1822, que no menciona ningún derecho

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

relativo al trabajo, estableció que desde la fecha de publicación de dicho Reglamento quedaba abolida la constitución española en el imperio, pero seguían vigentes las leyes, órdenes y decretos promulgados con anterioridad en cuanto no se opusieran al Reglamento, por lo que durante el imperio de Iturbide, siguieron vigentes, al menos en teoría, las *Leyes de Indias*, aunque en realidad sus disposiciones nunca fueron tomadas en cuenta, pues la condición de los trabajadores no mejoró y además sufrió las consecuencias de las crisis económicas, políticas y sociales de aquellos años. La Constitución promulgada el 4 de octubre de 1824 que estableció la forma de gobierno republicana y federal, no señaló ninguna disposición relacionada con el trabajo. La Constitución del 29 de diciembre de 1836 y de vigencia efímera (hasta 1839), dado su carácter conservador y centralista, tampoco incluyó ningún derecho vinculado al trabajo; de igual modo, la también efímera Constitución conservadora y espuria de 1842 tampoco incluyó ningún derecho relacionado con el trabajo.

La situación de los trabajadores, consumada la independencia y hasta 1856, no muestra ninguna mejoría, existiendo jornadas de trabajo de dieciocho horas con salarios sumamente bajos y más bajos todavía si se trataba de mujeres y niños. Pero también, bajo el gobierno de Santa Ana, se crearon en 1843 las primeras organizaciones de artesanos, denominadas Juntas de Artesanos y Juntas Menores que buscaron fomentar la industria nacional, y que crearon fondos de beneficencia pública para sus miembros, con aportaciones de éstos para establecer cajas y bancos de ahorro.

Con el triunfo de la revolución de Ayutla en 1854, y el ascenso de los liberales al poder, el presidente Comonfort convocó a un congreso constituyente en 1856; sin embargo, a pesar de que la Constitución que resultó de dicho congreso, promulgada en 1857, no estableció ningún derecho de carácter social, y con respecto al trabajo sólo se consagró la libertad individual de trabajo y el derecho de asociación en forma genérica, es en los debates de este constituyente donde se escucharon por primera vez apasionadas defensas por intentar establecer derechos sobre el trabajo en la Constitución. En su discurso al Constituyente, el Nigromante Ignacio Ramírez criticó a la Comisión

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Dictaminadora del Constituyente el olvido de los problemas sociales, de la situación y de los derechos trabajadores a participar en los beneficios de la producción, defendiendo por primera vez la participación de los trabajadores en las utilidades de las empresas, sin embargo la Comisión no aceptó sus ideas, ignorándolas. En su discurso Ignacio L. Vallarta denunció también la explotación hacia los trabajadores y la necesidad de evitarlo protegiendo el trabajo, pero concluyó su discurso diciendo que las libertades de trabajo y de industria no permitían la intervención del Estado, en armonía con el pensamiento liberal individualista imperante en la época; como resultado, al no haber sido atendidas las palabras de éstos discursos por el Constituyente, la Constitución de 1857, no contempló ningún derecho social, quedando el texto de corte liberal e individualista, acorde con las ideas imperantes en la época.

Durante el imperio de Maximiliano de Habsburgo se promulgaron diversos ordenamientos de orden social, mostrando así el imperio ideales más avanzados que los de sus opositores liberales; en el *Estatuto del Imperio*, dentro de las garantías individuales prohibió los trabajos gratuitos y forzados, además de establecer que el trabajo es temporal y los menores sólo podían trabajar con autorización de los padres o tutores; y en el *Estatuto de Trabajo del Imperio*, se estableció la libertad de los campesinos de separarse en cualquier tiempo de la finca donde laboraran, jornada de sol a sol con dos horas intermedias de descanso, descanso semanal, pago del salario en efectivo, creación de escuelas en las haciendas con más de veinte familias, prohibición de cárceles privadas y castigos corporales, inspección del trabajo y sanciones pecuniarias por violación al Estatuto; disposiciones que obviamente fueron repudiadas por los liberales al derrocar al imperio y triunfar la república.

Respecto del derecho de jubilación, se tiene conocimiento que en ésta época, por un decreto de fecha 20 de noviembre de 1856 los trabajadores postales gozaron del beneficio de una pensión por retiro en razón de doce pesos mensuales. Fuera de este caso aislado, sólo se sabe que hubo un intento en 1826 de establecer pensiones alimenticias para desempleados. La Constitución de 1857, en su artículo 73 fracción

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

XXVI señalaba que el Congreso tenía facultad "*Para conceder permisos ó recompensas por servicios eminentes prestados á la patria ó á la humanidad, y privilegios por tiempo limitado á los inventores ó perfeccionadores de alguna mejora.* (sic)⁸", lo que, aunque no constituía un derecho de jubilación para quienes hayan prestado sus servicios a la patria o a la humanidad, si podía ser un antecedente para regular alguna prestación similar para dichos prestadores de los servicios citados; sin embargo, no hay antecedentes de que los empleados de la república, ni en su momento que los empleados del imperio de Maximiliano mientras duró dicho régimen, gozaran de jubilación o algún tipo de pensión para el retiro; esta prestación contemplada como un derecho de los trabajadores, sólo se desarrolló hasta el siglo XX, conjuntamente con el desarrollo de la previsión social.

Durante el gobierno de Benito Juárez, en 1870, fue promulgado el Código Civil para el Distrito y Territorios Federales, que fue la primera ley en tratar de regular el trabajo, aunque por la influencia liberal e individualista que se reflejó en el Código, dicho intento tuvo consecuencias desastrosas. El Código contempló un título que comprendía el mandato, el ejercicio de las profesiones y el contrato de trabajo; dicha normatividad, aunque intentó dignificar el trabajo señalando que no podía ser equiparada al contrato de arrendamiento, se establecieron medidas favorables por completo al patrón al grado del absurdo, como dejar al arbitrio de las partes la duración de la jornada de trabajo, el derecho del trabajador de despedirse o bien ser despedido por el patrón sin ninguna responsabilidad y por lo tanto sin derecho a exigir indemnización. El Código Penal de 1872 tipificó los delitos de asociación profesional y de huelga, aunque no fue una prohibición abierta como ocurrió en Europa a principios del siglo XIX, en el Código Penal mexicano de 1872 era necesario que formaran un tumulto o motín o se empleara cualquier otro modo de violencia para exigir que suban o bajen los jornales de los operarios. Así las leyes que fueron promulgadas por iniciativa del presidente Juárez, debido a su profundo liberalismo antisocial, resultaron perjudiciales para los trabajadores.

⁸ Felipe TENA RAMÍREZ, *Leyes Fundamentales de México 1808 - 1999*, (México, Ed. Porrúa, 1999), pp. 617-619.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

El gobierno de Juárez se caracterizó no sólo por las leyes rigurosamente liberales e individualistas que promulgó, acordes para el Estado gendarme que imperaba, sino también porque durante su gobierno fue reprimido con violencia todo intento de los trabajadores por mejorar sus miserables condiciones de trabajo y de existencia. A los trabajadores se les explotaba con jornadas de entre once y dieciocho horas comúnmente, con salarios míseros a los que se les descontaban las deudas que tuvieran con el patrón vía las tiendas de raya, además de múltiples descuentos por parte de la iglesia y de sociedades católicas, pues obtenían empleo "sólo si eran buenos cristianos". Los medios de defensa empleados por los trabajadores fueron la organización, la propaganda y la suspensión de labores; en esa época aparecieron, siguiendo la influencia del socialismo de Europa los primeros periódicos proletarios como *Clases Productoras*, *La Revolución*, *El Socialista*, *La Comuna*, *La Huelga*, *El Obrero Internacional* y *El Hijo del Trabajo*, todos frecuentemente perseguidos y finalmente clausurados. Entre los primeros movimientos de huelga ocurridos durante el gobierno de Juárez, aparece el de la fábricas textiles de "San Ildefonso" y "La Colmena", ocurridos los días 10 y 11 de junio de 1865, donde los obreros, organizados por la Sociedad Mutualista del Ramo de Hilados y Tejidos del Valle de México, suspendieron las labores para protestar contra el aumento de sus jornadas de trabajo de más de 14 horas, contra la reducción de sus jornales, el despido de más de 50 obreros y el embargo de sus salarios por las tiendas de raya, los obreros confiaron el arreglo del conflicto a las autoridades, que sofocaron el movimiento mediante el uso de la fuerza pública, y con cárcel y destierro para muchos obreros. El 14 de julio de 1868 los industriales de las fábricas textiles "La Hormiga", "La Magdalena", "La Fama", "San Fernando", "La Colmena" y "Barrón" del Distrito Federal decretaron un paro pretextando abundancia de telas extranjeras en el mercado, pero que buscaba una reducción en los jornales, los obreros afectados acudieron con el presidente Juárez para hacerle conocer los hechos y su difícil situación, cuatro meses después y ante la indiferencia de Juárez que no contestó ninguna comunicación de los obreros, éstos tuvieron que emigrar; posteriormente las fábricas volvieron a abrir y contrataron nuevo personal, al que se le impuso condiciones de trabajo por demás infames, como la fijación de la jornada por los administradores, la obligación de trabajar la semana completa y en caso de enfermedad el

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

trabajador perdería lo que hubiese trabajado, multas a los obreros por trabajos defectuosos, obligación de trabajar los días de fiesta cuando así se requiera, sancionando a quien se negara con la separación del trabajo, y la obligación de desalojar las casas de las fábricas al ser despedidos los operarios.

Hacia el año de 1870 se creó "El Gran Círculo de Obreros", el primer organismo obrero ya de importancia, integrado por las sociedades cooperativas, Mutualistas y Hermandades de obreros, y que creó sucursales en todo el país, buscando unificar las luchas obreras, sin embargo era manifiesta la desconfianza hacia el Gran Círculo por parte de muchos obreros que impidieron que interviniera en sus movimientos de huelga, en virtud de una prohibición del Gran Círculo a sus sociedades de ir a la huelga sin su consentimiento, lo que fue debilitando al Gran Círculo hasta que en un congreso obrero en 1880, finalmente se disolvió. El 9 de septiembre de 1872 los obreros de la textil "La Fama Montañesa" se lanzaron a la huelga y para el 22 del mismo mes fueron obligados por la fuerza pública a regresar a sus trabajos; posteriormente, el 25 de julio de 1873 nuevamente se fueron los obreros a la huelga, impidiendo al Gran Círculo que interviniera, pero esta vez obtuvieron una fijación de salarios y una reducción en la jornada de trabajo. El 6 de diciembre de 1872, los obreros de la textil "La Colmena" se van también a la huelga en protesta por las irregularidades en el pago de sus salarios, consiguiendo después de un mes la firma de un convenio con el patrón en el que reconoce la organización de los trabajadores, y en el que integra una comisión mixta para vigilar el cumplimiento de las tarifas salariales. Durante todo el gobierno de Lerdo de Tejada, las huelgas continuaron presentándose, casi siempre con similares reclamaciones, fijación de salarios, reducción de las jornadas y abolición del trabajo nocturno, en 1875 estalla en las fábricas textiles del Distrito Federal una huelga general, la Unión de Trabajadores del Valle de México, un organismo obrero miembro del Gran Círculo solicitó la intervención del presidente de la República Lerdo de Tejada que no contestó la comunicación; después de varios meses en unas fábricas consiguen una reducción de las jornadas a 12 horas en verano y 11 en invierno, pero en otras, como en la textil "San Ildefonso" el movimiento es aplastado por la fuerza pública por orden de Lerdo de Tejada, lo que origina una protesta

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

generalizada por las organizaciones obreras, de donde surge la idea de convocar a un congreso obrero, celebrado en 1876. En las minas también aparecieron los primeros movimientos de huelga, primero en Pachuca, en 1872 en el mineral de Real del Monte, y después en 1873, en la mina "La Luz" en Guanajuato, resueltas con regular éxito para los trabajadores. En 1875 estalló un gran número de huelgas, destacando la de los sombrereros, tejedores y hasta de estudiantes, sin que el gobierno de Lerdo de Tejada les diera una solución favorable, fue por la gestión de Guillermo Prieto a que se llegó a diversos acuerdos, como se solucionaron conflictos como el de los estudiantes y los sombrereros. Pero siempre confirmando la posición del gobierno de no intervenir sino sólo en casos de alteración del orden, conforme a la posición imperante del Estado gendarme.

C) *La Dictadura de Porfirio Díaz.*

Durante el Porfiriato las condiciones de la clase obrera no presentaron ninguna mejora y puede decirse que empeoraron, además de que el Estado en su papel de gendarme, conforme a la ideología liberal imperante, no vaciló nunca en someter por la fuerza todo movimiento de descontento de los trabajadores; así se tiene conocimiento de que durante el gobierno del general Díaz se suscitaron aproximadamente una 250 huelgas de diversa magnitud, de las que más de la mitad tuvieron lugar en el Distrito Federal, principalmente en las industrias textil, de transportes, cigarreras y panaderías; Veracruz y Puebla tuvieron el segundo y tercer lugares en cuanto al estallido de huelgas, por la concentración de las industrias textiles en esas ciudades. Las causas siempre fueron muy similares: protestas por la reducción de los salarios y peticiones para aumentarlos, peticiones para que se pagara el salario directamente a los trabajadores y en efectivo y no con vales, protestas contra los malos tratos hacia los trabajadores por parte de los patrones, contra el trabajo dominical y el nocturno, contra los aumentos de jornada, contra los despidos de los operarios, contra la limitación de las entradas y salidas de los centros de trabajo, contra los sistemas de multas y castigos, contra los privilegios a extranjeros y contra los sistemas de endeudamiento de las tiendas de raya; en casi todos los casos las soluciones adoptadas fueron las mismas, el uso de la fuerza pública, la cárcel y el

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

destierro, o en el mejor de los casos la negativa del Estado de intervenir para solucionar los conflictos por "no estar entre sus facultades imponer condiciones a patrones y obreros". Asimismo, ante tal situación en la que los obreros no contaban ni con los derechos en el trabajo más elementales, no se podía pensar ni remotamente en la obtención de un pago jubilatorio, por el contrario lo que comúnmente ocurría era que cuando un trabajador ya no estaba apto para laborar por su avanzada edad, o por cualquier riesgo, profesional o no, simplemente era condenado a la más absoluta miseria. La situación general de incertidumbre y de miseria se extendió durante el régimen de Porfirio Díaz a todo trabajador, siendo más grave la situación en el campo, donde comenzaron a aparecer esclavos de hecho en los campos de Sonora (Valle Nacional) y de Yucatán, primero con los indígenas yaquis y mayas despojados de sus tierras, y posteriormente con obreros libres, que aunque jurídicamente no eran esclavos, quedaban obligados con su patrón por medio de endeudamientos, realizados a través de prestamistas y negreros especializados, y se aseguraba que la deuda no se liquidara nunca para disponer siempre de la fuerza de trabajo, lo que se conseguía por medio de las tiendas de raya. Era de esperarse que, ante tal situación, se produjeran protestas y manifestaciones de violencia.

Entre las primeras huelgas ocurridas durante el Porfiriato, se encuentra la de los trabajadores de la textil "La Fama Montañesa" de Tlalpan, ocurrida en 1877, en la que emplazaron a huelga para fijar una jornada de trabajo en 12 horas y suprimir el trabajo nocturno, los castigos y el pago con vales o mercancías, y solicitaron la intervención de la Secretaría de Gobernación como mediadora en el conflicto, respondiendo la dependencia que no podía intervenir por que no estaba facultada para fijar condiciones a patrones y obreros, con la consecuencia lógica de que fue el patrón quien fijó las condiciones de trabajo y obligó a los obreros a volver al trabajo. En 1884 estalla en Puebla un movimiento de huelga en las textiles "El Mayorazgo", "La Economía" y "La Trinidad", por despidos en contra de los trabajadores y por reducciones en sus pagas; y poco después estalla también la huelga en la fábrica "La Tlaxcalteca" por el despido de 30 trabajadores que reclamaban sus salarios ya devengados y que fueron encarcelados; en todos los casos se reanudaron las labores sin haber obtenido grandes ventajas, incluso con aumentos en la

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

jornada de trabajo. En 1898 estalla una huelga entre los obreros textiles de la fábrica "San Miguel" de Apizaco, Tlaxcala, protestando por lo excesivo de la jornada y el salario insuficiente, en esta ocasión el ejército obligó a los huelguistas a volver a las labores. Pero de los movimientos de huelga de mayor importancia durante los primeros años del Porfiriato, y que puede ser considerado como un antecedente del movimiento de Cananea, está el ocurrido en el mineral de Pinos Altos, Chihuahua, el 21 de enero de 1883; los obreros tenían un jornal de 50 centavos diarios, pero se les pagaba quincenalmente, mitad en efectivo y mitad en vales para la tienda de raya, los obreros solicitaron que el pago fuera semanal y el patrón, el norteamericano John Bucham Hepbum, se negó; el descontento se manifestó e día 20 de enero, y con el pretexto de no permitir la entrada de unos obreros a un baile que se celebraba en la planta alta de la tienda de raya, estalló la violencia, hubo un duelo entre un minero y un guardia de la empresa en el que ambos murieron, y con ese pretexto el juez local con doce hombres armados extendió el ataque a todo el pueblo, resultando otro obrero muerto; el empresario Bucham Hepbum, quien no permitía que un trabajador le dirigiera la palabra, trató de calmar los ánimos dirigiéndose a los mineros desde el balcón de un hotel, pero cayó muerto de un disparo; dos días después llegó a Pinos Altos el teniente coronel Carlos Conant declarando estado de sitio y erigiéndose en presidente de un consejo de guerra que el mismo día juzgó y sentenció a muerte a varios trabajadores por los cargos de asesinato, lesiones, sedición, daño en propiedad ajena y conato de incendio, la sentencia se ejecutó de inmediato y fueron fusilados los trabajadores en el barrio de Las Lajas, a la vez que otros 60 trabajadores fueron condenados a trabajos forzados, pena que cumplieron construyendo las oficinas del gobierno. Según señala Gastón García Cantú⁹, estos obreros ejecutados en Pinos Altos son las primeras víctimas de la represión contra los movimientos obreros en América, anteriores incluso a las ejecuciones de los huelguistas de Chicago, ocurridas en 1886, y que reflejó la intención del régimen porfirista de reprimir con la fuerza todo movimiento obrero.

⁹ El señalado autor es citado por Jorge BASURTO, *El Proletariado Industrial en México, 1850-1930*, (México, Ed. UNAM, 1975), pp 101-102. También es citado por Néstor DE BUEN, *ob. cit.*, tomo I, p. 313.

Los últimos años del porfiriato son sin duda los de mayor agitación obrera, siendo tres las principales áreas donde se presenta con mayor fuerza el descontento y la agitación, con los ferrocarrileros, con los mineros y con los obreros textiles, además de las múltiples huelgas que ocurrían en otros sectores y principalmente en la ciudad de México. Entre los ferrocarrileros las principales causas de descontento fueron los bajos salarios y el trato discriminatorio de que eran objeto frente a los obreros norteamericanos, lo que llevó en 1903 al estallido de varias huelgas en San Luis Potosí, Nuevo León, Aguascalientes y Sonora, y que culminaron con el proceso de mexicanización de los ferrocarriles, aún a pesar de las protestas de los norteamericanos. En la ciudad de México, en 1906, los tranviarios inician un movimiento en el zócalo protestando por sus condiciones de trabajo, el movimiento aunque fue sofocado por la policía, reflejaba ya la generalización del descontento. Entre los mineros aparecieron en 1903 los primeros sucesos violentos por el gobierno para reprimir sus movimientos, como la huelga de los obreros de la Compañía Metalúrgica *Guggenheim*, que después de que la policía contuviera a balazos a los manifestantes, le fue confiado el orden a las tropas federales; poco después en las minas de "El Bolco", en Baja California, unos obreros que fueron engañados con la promesa de mejores salarios que nunca les pagaron, provocaron un motín que fue sofocado por el jefe político del lugar, los trabajadores se embarcaron de regreso a Guaymas y al llegar fueron detenidos y procesados a petición de la empresa, aunque no se probaron las imputaciones de la compañía, muchos obreros no pudieron regresar a sus lugares de origen, viviendo después de la caridad.

Pero de todos los movimientos de huelga que ocurrieron durante el régimen de Díaz, han sido de especial importancia en la historia del movimiento obrero mexicano por la ferocidad de la represión con que fueron sofocados, los disturbios ocurridos en Cananea y Río Blanco, ambos movimientos influidos por las ideas de los hombres del Partido Liberal Mexicano, nombre con el que sus militantes disfrazaban su tendencia de corte anarquista. El 1° de junio de 1906, los mineros de la *Cananea Consolidated Cooper Co.*, estallaron su movimiento de huelga amotinándose en la entrada de la mina, en protesta por las medidas que la empresa había tomado de modificar las condiciones de

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

trabajo en perjuicio de los obreros, además de los frecuentes malos tratos, discriminación hacia los mexicanos por los norteamericanos y las marcadas diferencias salariales que privilegiaban a los norteamericanos; los obreros gritaban exigiendo cinco pesos de salario mínimo por ocho horas de trabajo y pronto designaron a Manuel M. Diéguez y a Esteban Baca Calderón como líderes de su movimiento; al presentar su pliego de peticiones al presidente de la empresa, el coronel William C. Greene, y después de que éste contestara el pliego de manera intransigente, alegando que las condiciones de los trabajadores eran mejores que en cualquier otro lugar, los trabajadores organizaron un mitin y recorrieron todas las áreas de la zona invitando a los operarios a unirse a su movimiento, hasta llegar a la maderería de la empresa donde son provocados los trabajadores por dos norteamericanos, los hermanos Metcall, que abrieron fuego, los trabajadores incendiaron la maderería y respondieron con piedras, muriendo los dos norteamericanos; cuando los trabajadores se dirigieron a la presidencia municipal a demandar justicia con sus muertos en hombros fueron recibidos a balazos por los norteamericanos, los trabajadores mexicanos se defendieron con piedras para después armarse también; el cónsul de los Estados Unidos pidió ayuda al gobierno norteamericano y éste envió tropas de rurales o *Rangers* de Arizona, los que fueron llevados en ferrocarril por el gobierno mexicano, en evidente servilismo a los norteamericanos, los obreros mexicanos finalmente fueron masacrados muchos de ellos el 2 de junio por tropas mexicanas que sustituyeron a los *Rangers*, otros huyeron a causa de las persecuciones y sus dirigentes y muchos otros obreros fueron encerrados en la cárcel de San Juan de Ulúa.

En el año de 1906 se fundó por los obreros textiles de Río Blanco, de Orizaba, de Puebla y de Tlaxcala el "Gran Círculo de Obreros Libres", como un medio de defensa; los empresarios de las factorías de dichas ciudades se organizaron en el "Centro Industrial Mexicano" e impusieron en sus textiles un reglamento con medidas infames como prohibición de los obreros de recibir visitas en sus casas ni leer libros o periódicos sin previa autorización y jornadas de las 6 a las 20 horas; el reglamento fue rechazado por los obreros, y en respuesta, los obreros declararon una huelga el 1° de diciembre, y para el día 6 eran ya 34 fábricas las afectadas por la huelga, el Gran Círculo presentó a los

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

empresarios un reglamento donde se suprimía a las tiendas de raya, no se les descontaría a los trabajadores el pago de médico, el pago del salario sería los sábados, la jornada de las 6 a las 20 horas pero con dos descansos de 45 minutos para comer, y se pedía pensiones para el caso de riesgos de trabajo; los empresarios se negaron, y como respuesta a los importes de las rayas que otros obreros textiles cedían para sostenimiento de la huelga, decretaron un paro patronal en empresas de Puebla, Hidalgo, Tlaxcala, Veracruz, Querétaro, Guadalajara, el Estado de México y el Distrito Federal, lanzando a la calle a más de 22 mil obreros, los huelguistas decidieron someter el conflicto al arbitraje del dictador Porfirio Díaz, quien al dictar el laudo arbitral el 4 de enero de 1907, completamente favorable a los intereses patronales, y en el que lo único que obtuvieron los trabajadores fue la prohibición del trabajo de los menores de siete años, ordenó el dictador a los trabajadores a volver a sus labores para el día 7 de enero, declarando fuera de la Ley al que se opusiera; los obreros de las textiles de Río Blanco reunidos en el teatro "Gorostiza" después de ser informados del resultado del laudo arbitral por el dirigente del Gran Círculo, José Morales, terminaron su mitin con gritos de repudio en contra de su dirigente y del dictador. El día 7 de enero a las 5:30 horas de la madrugada, unos 500 trabajadores reunidos en la puerta de entrada de la fábrica se negaron a iniciar las labores e invitaron a los trabajadores que llegaban a sumarse a su protesta; provocados por disparos de los rurales que vigilaban el lugar, los obreros saquearon e incendiaron la tienda principal del poblado que operaba como tienda de raya, y después de liberar a los presos de la cárcel del lugar y enfrentarse a pedradas con la policía al tratar de incendiar la fábrica, incendiaron las casas destinadas a los obreros, propiedad de la negociación; después marcharon hacia Orizaba para hacerse oír por la autoridad del lugar, pero a la entrada de la población de Nogales fueron recibidos a balazos por el ejército, defendiéndose los obreros con piedras duraron los combates todo el día 7, la casa del líder José Morales también fue incendiada por lo obreros que lo acusaban de traidor, por lo que el líder del Círculo huyó para salvar su vida. La represión del ejército duró varios días, los detenidos fueron encerrados en furgones de ferrocarril para ser después, sin ningún interrogatorio, fusilados de 10 en 10. Debido a lo encarnizado de esta represión se terminó generalizando el descontento en todo el país, posteriormente ocurrieron nuevos

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

movimientos de huelga en las textiles del Distrito Federal, resueltos de manera favorable y pacífica, pero el daño ya estaba hecho, la represión en Cananea y Río Blanco favorecieron después la caída de la dictadura.

El 1° de julio de 1906, desde St. Louis, Missouri, el Partido Liberal Mexicano, a través de su presidente, Ricardo Flores Magón, publicó el programa de su partido, en el que propuso importantes reformas en los problemas político, agrario y del trabajo, constituyendo el documento más importante en materia del trabajo anterior a la revolución, y cuyos principios fueron la base de nuestra Declaración de Derechos Sociales de 1916-1917; en materia de trabajo propuso: fijar salarios mínimos, jornada máxima de 8 horas, reglamentar el trabajo a destajo, el doméstico, a domicilio y de los medieros, prohibir el trabajo de los menores de 14 años, emplear a mexicanos en su mayoría que a extranjeros e igualdad de salarios entre nacionales y extranjeros, establecer descanso dominical, pago del salario en efectivo y de forma semanal, suprimir multas a trabajadores, suprimir las tiendas de raya, anular las deudas de los campesinos, habitaciones cómodas para los trabajadores, higiene y seguridad en fábricas e indemnizaciones por riesgos profesionales. Destaca que entre los ideales del programa del Partido Liberal no se haya contemplado el derecho de huelga, a formar sindicatos, ni la protección a menores y mujeres trabajadoras, ni se hace mención alguna del derecho a la jubilación, ni a prestación alguna para los años de retiro, aunque sí propone la indemnización por parte del patrón para los casos de riesgo de trabajo.

En 1904 la legislatura del Estado de México aprobó a solicitud del gobernador Vicente Villada una ley para regular los derechos de los trabajadores en casos de riesgos profesionales, obligando al patrón a prestar la atención médica y a pagar el salario al trabajador hasta por tres meses, además de estimarse que todo riesgo era profesional mientras no se demostrara lo contrario, invirtiendo así la carga de la prueba al patrón en beneficio del trabajador. En 1906, a solicitud del gobernador de Nuevo León Bernardo Reyes, se promulgó una Ley sobre Accidentes de Trabajo para la entidad, que contempló indemnizaciones superiores a las de la Ley del Estado de México de Villada,

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

fijando importes de dos años de salario a cargo del patrón para los casos de incapacidad permanente total, y estableciendo el mismo principio de la carga probatoria del riesgo profesional al patrón en beneficio del trabajador. Ambos ordenamientos, aunque con indemnizaciones relativamente bajas y que desde luego no concretan ningún sistema periódico de pensiones, constituyen el primer antecedente legislativo tendiente a asegurar la vida y la salud de los trabajadores en nuestro país.

Con el movimiento armado de 1910, finalmente es expulsado del país el dictador Porfirio Díaz, sin embargo los posteriores gobiernos de De la Barra y de Francisco I. Madero, totalmente desinteresados en atender los problemas sociales, terminan defraudando al pueblo que los siguió a la lucha armada; de hecho el Plan de San Luis, de Madero, no contemplaba ningún programa social, sino únicamente la intención de desplazar al régimen de Díaz, motivo por el que en 1911 Zapata lanza su Plan de Ayala, este sí de contenido social en relación a los problemas campesinos, pero que no mencionaba nada acerca del trabajo ni de la previsión social. Eran frecuentes los ataques de Madero, a través de la prensa, contra el movimiento obrero; no obstante, el gobierno de Madero, tal vez en un alarde de tolerancia, no se opuso a la aparición de organizaciones obreras, fue en esos años cuando aparecieron innumerables organizaciones de zapateros, ferrocarrileros, carpinteros, músicos y tipógrafos entre otros, influenciados por las ideas en su mayoría anarquistas de obreros españoles que iniciaron en México labores de organización y propaganda; así en 1911 apareció la Confederación Tipográfica de México, que unió a un gran número de organizaciones obreras para convertirse después en la Confederación Nacional de Artes Gráficas, pero que desaparece finalmente en 1915. Tal vez la organización obrera más importante de esos años fue la "Casa del Obrero Mundial", creada el 22 de septiembre de 1912, originalmente con el nombre de "Casa del Obrero", por un grupo anarquista denominado "Luz", pero con la idea de formar originalmente una escuela racionalista; la organización surge de manera espontánea, alejada de intereses políticos según sus miembros, sus métodos de lucha eran la divulgación de ideas, la huelga y el boicot, organizada originalmente con unos cuantos obreros, pronto alcanzó gran auge en todo el país, motivo por el cual era objeto de ataques, primero por la prensa

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

maderista y después por el régimen de Victoriano Huerta; paradójicamente, ya bajo el régimen de Huerta, el 1º de mayo de 1913, la Casa del Obrero conmemora por primera vez en México el aniversario de los acontecimientos de Chicago, donde se cambió el nombre por el de Casa del Obrero Mundial, en señal de solidaridad internacional, y donde se adoptó también la bandera roja y negra como su emblema y símbolo de su lucha. Como era de suponerse y ante el enorme crecimiento y avance de la Casa del Obrero Mundial, el ataque por parte del régimen de Huerta no se hizo esperar, iniciándose persecuciones, encarcelamientos, y finalmente el 27 de mayo de 1914 es clausurada la Casa y los obreros enrolados al ejército de Huerta.

El gobernador de Coahuila Venustiano Carranza, se levantó en armas contra Huerta, por medio de su Plan de Guadalupe, acordado con su jefes militares, en el que se le nombró como jefe de aquel "ejército constitucionalista", el que poco a poco y por la fuerza de las armas iban erigiéndose gobiernos en los distintos Estados de la República; como es de suponerse si la intención de Carranza era restituir el orden constitucional (originalmente no fue la de crear una nueva constitución), el documento de su Plan de Guadalupe, por lo tanto no contenía disposiciones sociales. Sin embargo, Álvaro Obregón supo ganar la confianza de trabajadores para unirse al ejército constitucionalista y derrocar al dictador Huerta. Con la entrada del ejército constitucionalista a la ciudad de México, nuevamente se abre la Casa del Obrero Mundial, esta vez fueron convencidos poco a poco, por los constitucionalistas, de unirse al ejército de Carranza, cuando una comisión fue a entrevistarse con Carranza, éste los recibió de malas maneras rechazando su oferta, fue con su ministro de gobernación, Rafael Zubarán, con quien finalmente celebraron un convenio hábilmente redactado a favor del gobierno constitucionalista, con el que se incorporaron los obreros mundiales a la lucha armada, por medio de la creación de "Batallones Rojos", que enfrentaron a Villa en Tampico y en Celaya. En todos los lugares donde intervinieron los batallones rojos, se pusieron en contacto con los obreros de cada región para crear sucursales de la Casa del Obrero Mundial, donde una vez formadas, llamaban a la huelga, demandado altos salarios, jornadas de ocho horas y reconocimiento de sus organizaciones, ganando casi siempre los

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

huelguistas al contar con el apoyo oficial; esto desde luego hizo rabiar a Carranza, quien ordenó la disolución de los batallones rojos, puesto que había ya triunfado sobre Villa, y por lo tanto no necesitaba ya de un apoyo recibido de tan mala gana; los obreros mundiales, engañados y utilizados por la gente de Carranza, al regresar a sus lugares de origen encontraron a sus fábricas cerradas por la guerra, o bien no eran readmitidos en sus antiguos puestos, quedando condenados a la miseria. Cabe mencionar que, con justa razón, muchos obreros fieles a sus ideas anarquistas, varios sindicatos textiles y el Sindicato Mexicano de Electricistas se negaron a integrar los batallones rojos.

Reestablecida cierta relativa paz, se inicia el más feroz ataque de Carranza en contra de la clase trabajadora, ordenando el cierre de las sucursales de la Casa del Obrero Mundial y encarcelando a quienes hicieran propaganda sindical. A consecuencia de la crisis económica, evidente dado el estado de guerra, desde 1915 estallaron innumerables huelgas en todo el país, tranviarios, panaderos, electricistas, mineros y profesores se fueron a la huelga, incluso la represión en contra de los maestros en la ciudad de México ordenada por Carranza, motivó una huelga general, todos los movimientos fueron reprimidos violentamente y perseguidos sus líderes por orden de Carranza. El 31 de julio de 1916 la Federación de Sindicatos Obreros del Distrito Federal declaró huelga general por sorpresa, suspendiéndose los servicios de agua potable, tranvías, funerarias, transportes en coches, panaderías, tortillerías, molinos de nixtamal, teléfonos, fábricas y talleres en general, por parte del Sindicato Mexicano de Electricistas los obreros retiraron de los tableros de las plantas los aparatos que mandaban la energía eléctrica a la ciudad de México y algunos Estados vecinos, los cables fueron cortados dejando a la ciudad de México a oscuras. Carranza ordenó la aprehensión del comité de huelga y la ocupación militar de las oficinas del Sindicato Mexicano de Electricistas, de la Casa del Obrero Mundial y de otros sindicatos, las plantas de energía de Necaxa, Nonoalco, Indianilla y la Nena fueron vigiladas y por medio de esquiroles trataron en vano de hacerlas funcionar. El último en ser aprehendido fue el Secretario General del Sindicato Mexicano de Electricistas, Ernesto Velasco, al ser traicionado por dos compañeros suyos, a quien con amenazas y engaños se le arrancó el secreto el control de las plantas de

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

energía, reanudándose el servicio y perdiéndose la huelga. Pero el más infame ataque de Carranza contra los trabajadores fue la de aplicar un viejo decreto que Juárez expidió en 1862 para castigar con prisión o con pena de muerte a los trastornadores del orden, corrigiendo y aumentando Carranza dicho decreto para poderlo aplicar a los huelguistas. Bajo el infame decreto modificado por Carranza, y que aplicaron retroactivamente, fueron sometidos a Consejo de Guerra los dirigentes del movimiento, el Consejo de Guerra decretó la libertad a los acusados apoyándose en las conclusiones del Agente del Ministerio Público, pero Carranza encolerizado ordenó la aprehensión de éste, y ordenó la revisión de los acuerdos del Consejo de Guerra, para volver éste a decretar la libertad de los acusados, con excepción de Ernesto Velasco, quien fue condenado a muerte, posteriormente se le conmuta la pena por la de 20 años de prisión, hasta que después de cumplir 18 meses en prisión es puesto en libertad por intervención de Álvaro Obregón. Los acontecimientos anteriores muestran el verdadero modo pensar intolerante de Carranza hacia la clase trabajadora; sin embargo, unos meses después de la huelga, Carranza convoca a un nuevo Congreso Constituyente.

D) A partir de la Constitución de 1917.

Nuestra Constitución vigente, la Constitución promulgada en 1917, fue en realidad iniciada por el Primer Jefe de la revolución, Venustiano Carranza, aunque originalmente con el único ánimo de reformar la de 1857, sin que realmente existiera la intención de hacer una nueva; tal intención vino después al realizar algunas modificaciones en el Plan de Guadalupe, pero siempre con la intención de respetar los principios liberales e individualistas de la Constitución de 1857.

Antes de ser creada la nueva Constitución, y con el triunfo en varios Estados del ejército constitucionalista, comenzaron a aparecer las primeras leyes del trabajo, a iniciativa de los generales carrancistas que quedaban como gobernadores en la entidad, aclarando que dichos ordenamientos laborales aparecieron no necesariamente con el apoyo de Carranza, sino siempre a pesar de él, dado el marcado desinterés y hasta

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

aversión que demostró siempre el Primer Jefe hacia la clase trabajadora. Entre las iniciativas que destacan se encuentran las siguientes: En 1914, el gobernador de Aguascalientes, Alberto Fuentes D., establece el descanso semanal y la jornada de ocho horas en la entidad; el gobernador y comandante militar de San Luis Potosí, Eulalio Gutiérrez, instituye el salario mínimo, la jornada de nueve horas, el pago del salario en efectivo, prohíbe las tiendas de raya y declara inembargable el salario; en Tabasco, el gobernador militar, Luis F. Domínguez, declara abolida la esclavitud de hecho en la entidad, al ordenar que todo sirviente endeudado, por ese sólo hecho queda libre, establece el salario mínimo y la jornada de ocho horas. En Jalisco, el otrora líder del movimiento minero de Cananea y después gobernador del Estado de Jalisco, Manuel M. Diéguez, promulga el 2 de septiembre de 1914 la primera Ley del Trabajo para la entidad, estableciendo descanso dominical obligatorio, vacaciones y concede denuncia pública por violaciones a la Ley; posteriormente el gobernador que lo sucedió, Manuel Aguirre Verlanga, reglamentó el contrato individual de trabajo, algunos puntos de la previsión social y creó las Juntas de Conciliación y Arbitraje. En Veracruz, el gobernador Manuel Pérez Romero establece el descanso semanal en 1914; en ese mismo año es promulgada la Ley del Trabajo del Estado, por Cándido Aguilar, que reconoció derechos individuales y colectivos, estableció descanso semanal, jornada de nueve horas con descansos para alimentos, asistencia médica, medicinas y el pago del salario en los casos de accidente de trabajo, además de la obligación para los patrones de crear escuelas primarias laicas, y la creación de Tribunales del Trabajo, llamadas Juntas de Administración Civil. En Yucatán, la legislación laboral de Salvador Alvarado, que integraba un conjunto de leyes conocido como "las cinco hermanas" (leyes del trabajo, agraria, de hacienda, del catastro y del municipio libre), estableció las Juntas de Conciliación, el Tribunal de Arbitraje, el sindicalismo con personalidad jurídica, la regulación de las relaciones individuales de trabajo, de los riegos profesionales y de la previsión social. En Coahuila, el gobernador Gustavo Espinoza Mireles, promulgó en 1916 la Ley del Trabajo de la entidad, estableciendo la participación de utilidades, la conciliación y el arbitraje, y la regulación de los accidentes de trabajo.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Posteriormente, en 1916, Carranza convoca a elecciones para integrar un Congreso Constituyente, reunido en Querétaro, y enviando Carranza su proyecto de nueva constitución al congreso, en el que como era de esperarse, no contenía ningún beneficio social, aunque también ya en su proyecto facultaba a los legisladores para promulgar leyes del trabajo en las entidades. Aún con algunas irregularidades en la elección (en algunos Estados los representantes se elegían directamente por el gobernador, encubriendo la designación con elecciones simuladas y en el Estado zapatista de Morelos ni siquiera hubo elecciones, su representante fue elegido directamente en la ciudad de México), el congreso quedó integrado con 200 diputados. La discusión que dio origen al artículo 123 comenzó el 26 de diciembre de 1916¹⁰, al criticar varios diputados el texto del artículo 5º, por no contener los derechos laborales. Por objeciones de los representantes de Yucatán y Veracruz, respectivamente Héctor Victoria y Heriberto Jara se adicionó en el texto del artículo 5º con la jornada máxima de ocho horas, prohibición del trabajo nocturno en mujeres y niños y descanso semanal. Victoria propuso como bases constitucionales la jornada de ocho horas, salario mínimo, descanso semanario, higienización de talleres, fábricas y minas; convenios industriales, creación de tribunales de conciliación y arbitraje, prohibición del trabajo nocturno a mujeres y niños, regulación de accidentes profesionales, seguros e indemnizaciones. Heriberto Jara criticó el clasicismo de la constitución por burguesa, individualista y liberal, y por no contener derechos sociales, sino sólo garantías individuales y la organización de los poderes del Estado. Carlos G. Gracidas defendió la participación de utilidades, el sindicalismo y el derecho a la huelga. Alfonso Cravioto señaló la importancia de dar a conocer al mundo la primera Declaración de Derechos Sociales de la historia, de igual manera que Francia lo hizo al incluir en su constitución los derechos del hombre, al señalar que la constitución mexicana *"tendrá el orgullo legítimo de mostrar al mundo que es la primera en consignar en una constitución los sagrados derechos de los obreros"*¹¹. Froylán C. Manjarrez mencionó la conveniencia de crear un título o un capítulo dentro de la constitución para los derechos del trabajo. Finalmente José

¹⁰ Néstor DE BUEN, *ob. cit.*, tomo I, pp. 341 y ss.; Mario DE LA CUEVA, *ob. cit.*, tomo I, pp. 44 y ss.; y en Héctor SANTOS AZUELA, *ob. cit.*, pp. 17 y 18.

¹¹ Mario DE LA CUEVA, *ob. cit.*, tomo I, p. 49.

Natividad Macías, comisionado de Carranza, aceptó la propuesta e integró la comisión redactora del artículo 123, comisión que fue presidida por Pastor Rouaix, e integrada por uno de los dirigentes de la huelga de Cananea liberado por los revolucionarios de la cárcel de San Juan de Ulúa y llevado al Constituyente de Querétaro, Esteban Baca Calderón, además de Victorio E. Góngora, Luis Manuel Rojas, Dionisio Zavala, Rafael de los Ríos, Silvestre Dorado y Jesús de la Torre, entre otros. Finalmente el proyecto de artículo 123 es aprobado el 23 de enero de 1917.

Respecto del derecho de jubilación por antigüedad en el trabajo cabe mencionar que, aunque no fue contemplado en el texto final del artículo 123 constitucional, sí hay antecedentes de propuestas hechas al Constituyente por parte de los trabajadores; así se tiene conocimiento de que una organización formada en 1916 por trabajadores ferrocarrileros, la Gran Orden Mexicana de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros, fue tal vez la única organización obrera que envió propuestas de carácter social al Constituyente de Querétaro para que fuesen incluidas en la Carta Magna, algunas de dichas propuestas fueron efectivamente incluidas en la Constitución, propusieron los trenistas los siguientes puntos: Mexicanización completa del personal ferrocarrilero, enseñanza racionalista gratuita y obligatoria, jornada de trabajo de ocho horas, exclusión del trabajo de los niños menores de 14 años, tribunales de arbitraje en los que la representación obrera iguale en número a las representaciones patronal y estatal unidas, para intervenir en la solución de los conflictos obrero-patronales; *jubilaciones por antigüedad*, indemnizaciones por accidentes de trabajo, reconocimiento del derecho de huelga, y casas baratas e higiénicas para los obreros¹². Queda así un antecedente de que era ya entonces una inquietud y siempre motivo de preocupación, no sólo de los ferrocarrileros, sino de los trabajadores en general, la seguridad económica para los años de retiro, cuando por el desgaste orgánico natural ocurrido por los años de trabajo y por la avanzada edad, no puedan ya trabajar los últimos años de sus vidas. El texto del artículo 123 constitucional, aunque no contempló expresamente dentro de sus disposiciones de

¹² Mario GILL, *Los Ferrocarrileros*, (México, Ed. Extemporáneos, 1977), pp. 44 y 45.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

previsión social el derecho a un beneficio jubilatorio por antigüedad en el trabajo, si incluyó el establecimiento de cajas de seguros populares para casos como riesgos profesionales, invalidez, cesación involuntaria del trabajo y otros similares, aunque tal medida dentro del campo de la previsión social, el texto de la fracción XXIX del artículo 123 de la Constitución de 1917, es el siguiente:

"Artículo 123.- El Congreso de la Unión y las Legislaturas de los Estados deberán expedir leyes sobre el trabajo, fundadas en las necesidades de cada región, sin contravenir las bases siguientes, las cuales regirán el trabajo de los obreros, jornaleros, empleados domésticos, artesanos, y de una manera general, todo contrato de trabajo: (...)

*"XXIX.- Se consideran de utilidad social: el establecimiento de cajas de seguros populares, de invalidez, de vida, de cesación involuntaria de trabajo, de accidentes y otros con fines análogos, por lo cual, tanto el Gobierno Federal como el de cada Estado, deberán fomentar la organización de instituciones de esta índole, para infundir e inculcar la prevención popular."*¹³

Puede notarse de la anterior transcripción la intención del Constituyente de que se establecieran seguros por accidentes, invalidez y otros, en los que bien podía comprenderse la pensión por jubilación, aunque remitiendo su regulación a las leyes que expidan las legislaturas de los Estados; además de que no precisa a cargo de quién estarían conformados los seguros populares mencionados, por lo que podían estar a cargo de los propios trabajadores, a la manera de los viejos gremios, o del patrón directamente, o bien con la participación de ambos. En las leyes del trabajo de los Estados promulgadas ya bajo la vigencia de la nueva Constitución, la tendencia fue regular el establecimiento de indemnizaciones por riesgos profesionales, pero no expresamente estableciendo el derecho

¹³ Alberto TRUEBA URBINA, *La Primera Constitución Político-Social del Mundo*, (México, Ed. Porrúa, 1971), pp. 138-151.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

a una jubilación por antigüedad en el trabajo, quedando por lo tanto como materia de la contratación colectiva. El texto de la fracción XXIX del artículo 123 constitucional fue modificado en 1929, para declarar de utilidad pública la expedición de la Ley del Seguro Social; pasando así del campo de la previsión social a la de la seguridad social, sin embargo la referida Ley del Seguro Social no pudo ser promulgada sino hasta 1942.

Promulgada la Constitución el 5 de febrero de 1917, se inició el proceso legislativo en los Estados para promulgar leyes del trabajo, de manera que en poco tiempo casi todas las entidades tenían su ley del trabajo. De éstas destaca la Ley del Trabajo del Estado de Veracruz, promulgada en 1918, que sirvió de base para las demás legislaturas locales y que fue también modelo para la primera Ley Federal del Trabajo de 1931. La Ley en comento entre sus principales disposiciones estableció la participación de utilidades, el derecho a formar sindicatos, regulaba la huelga por medio del arbitraje obligatorio, limitaba el número de extranjeros en las industrias señalando que por lo menos el 80% de los trabajadores debía ser mexicano, y estableció la creación de Juntas Municipales de Conciliación y una Junta Central de Conciliación y Arbitraje. La Ley promulgada en Yucatán en 1918, bajo el gobierno de Felipe Carrillo Puerto siguió el modelo de la de Veracruz; posteriormente, en 1926 y bajo el gobierno de Álvaro Torres Díaz se expide una nueva Ley del Trabajo, que restringe la libertad de formar sindicatos, reconociéndole personalidad jurídica únicamente a los organismos adheridos a una "Liga de Resistencia del Partido Socialista del Sureste", además de limitar el derecho de huelga al ordenar el arbitraje obligatorio, sin embargo es la primera Ley que establece las bases para el pago de una jubilación para los trabajadores por medio el sistema de cajas de jubilación, señalando también los términos en que un trabajador adquiriría el derecho a tal beneficio. En el Distrito Federal las disposiciones en materia de trabajo fueron dictadas en forma separada, así, un decreto de Carranza en 1917 señaló la integración de las Juntas de Conciliación y Arbitraje y las medidas para el caso de paros empresariales; otro decreto de 1919 estableció el descanso semanario; en 1925 se promulgó la Ley Reglamentaria de la Libertad de Trabajo, que reguló algunos aspectos de la huelga; en 1926 se expidió el Reglamento de las Juntas de Conciliación y Arbitraje; en 1927 se dictó un decreto sobre la

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

jornada de trabajo en los establecimientos comerciales; hubo dos proyectos de ley de la legislatura federal de 1918, sobre riesgos de trabajo, y uno más de 1919 sobre participación de utilidades en las empresas y sobre el sistema de cajas de ahorro, apareciendo en 1925 un segundo proyecto, en el que se señalaba que el trabajo no podía ser considerado una mercancía.

Como consecuencia, después de diez años de vigencia del sistema de las leyes locales, de la contradicción y falta de unidad entre las distintas leyes, que provocaron desigualdades entre trabajadores de una misma zona económica, de la aparición de conflictos que no podían ser competencia de las Juntas de un Estado o de otro, la entonces reciente y cuestionada aparición de competencias federales, además de aumentar la carga de trabajo de la Justicia de amparo aumentaron la inconformidad del movimiento obrero, por lo que se hizo necesario crear una Ley del Trabajo a nivel Federal.

E) Leyes Federales del Trabajo de 1931 y de 1970.

La Ley Federal del Trabajo era ya una necesidad dada la creciente inconformidad que se generaba por las limitaciones de la autoridad local para resolver conflictos laborales que afectaban a más de una entidad y dadas las distintas disposiciones legales sobre el trabajo existentes en cada Estado de la República, motivo por el que, previa modificación a la fracción X del artículo 73 Constitucional, se hizo necesario crear una legislación del trabajo a nivel federal.

Antes de la aparición de la primera Ley Federal del Trabajo, y promulgada ya la primera Constitución que reconoció los derechos sociales, la situación material de los obreros no presentaba grandes mejorías, pues habían ya recibido suficientes muestras de animadversión por parte del presidente Carranza, que siempre atacó con violencia al movimiento obrero, además de que los obreros habían experimentado para entonces el éxito obtenido a través de la organización de los trabajadores, y era evidente ya entonces su necesidad de organizarse en una central que comprendiera a los trabajadores del país.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Así, después de que el primer intento de unificar a los trabajadores, a través de la Confederación del Trabajo de la Región Mexicana, creada en 1916, y que fracasa sin mayores repercusiones para 1917; aparece en ese mismo año el Partido Socialista Obrero, con la colaboración de anarcosindicalistas y socialistas, uno de sus principales dirigentes fue Luis N. Morones gerente también de la incautada Compañía Telefónica y Telegráfica Mexicana, el partido finalmente desaparece pronto. En octubre de 1917, se celebró el Tampico un congreso obrero, con el fin de unificarse, uno de sus líderes, José Barragán Hernández, fue asesinado por órdenes presidenciales, además de ser perseguidos los participantes del Congreso, a pesar de encontrarse ya vigente la Constitución de 1917, demostrando nuevamente Carranza su antipatía hacia el movimiento obrero y su ceguera política, los obreros decidieron protestar por la muerte de su líder, pero fueron reprimidos por los militares con lujo de violencia. Sin embargo algunos jefes carrancistas no pensaban igual que el presidente Carranza, incluso consideraban la conveniencia y hasta la necesidad de controlar el movimiento obrero, teniéndolo de su propio lado; fue así como en un congreso obrero celebrado en Saltillo, Coahuila el 1º de mayo de 1918 nació la CROM, Confederación Regional Obrera Mexicana, de corte apolítico, según las ideas imperantes de la época, pero que aceptaba el internacionalismo proletario, aunque siempre en estrecho contacto con el gobierno; su líder fue Luis N. Morones, quien alcanzó enorme poder durante los gobiernos de Obregón y Calles, al ser nombrado por éste último como secretario de Industria, Comercio y Trabajo, iniciándose la época de la corrupción sindical y la intervención del gobierno, donde líderes obreros hicieron de lado los intereses del movimiento obrero a cambio de beneficios personales, cargos públicos o curules y escaños en el Congreso. Descontentos con los nexos de la CROM con el gobierno, muchas organizaciones se separaron de la central obrera, y en un congreso celebrado el 15 de febrero de 1921, a instancia de varios miembros del entonces recién creado Partido Comunista Mexicano y de varios sindicatos se creó la CGT, Confederación General de Trabajadores, de abierta oposición a la CROM y al gobierno, de concepción comunista, a favor de la acción revolucionaria que destruya el sistema capitalista, se enfrentó siempre al régimen de Obregón, quien hasta entonces se había manifestado a favor del movimiento obrero, pero una vez en el poder, sin necesitar ya de los obreros, además de provocar

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

choques intergremiales utilizó la fuerza pública para disolver huelgas, como la ocurrida el 1° de febrero de 1923, para romper una huelga tranviaria.

Controlado ya el movimiento obrero, la CROM actuaba como *gestora*, estudiando de sus sindicatos afiliados qué huelga era o no procedente, supuestamente según un estudio que previamente hiciera de la situación de la empresa y del país, decidiendo la legitimación o no de las huelgas, es decir, usurpando las funciones que le corresponderían a la Junta de Conciliación y Arbitraje, que para la época todavía no existía la institución a nivel federal; obviamente no tenía ninguna influencia con sindicatos independientes, y por lo tanto no pudo intervenir en una huelga ferrocarrilera, dirigida por un organismo de los obreros llamada Confederación de Transportes y Comunicaciones; Morones, a través de la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo decretó la inexistencia de la huelga, pero como la dependencia no estaba facultada para emitir ese tipo de resoluciones, los huelguistas presentaron un amparo, resolviendo la Suprema Corte de Justicia favorablemente para los trabajadores; motivo por el que estando Morones y el Gobierno interesados en buscar un medio legal para acabar con la huelga ferrocarrilera, decidieron crear la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje; el Ejecutivo, entonces Plutarco Elías Calles, a pesar de no tener facultades legales para crear la nueva instancia, pues el Ejecutivo no puede legislar, y mucho menos modificar *motu proprio* la Constitución para crear una nueva jurisdicción que resuelva *ex professo* un conflicto, de todos modos lo hizo, y por Decreto del 17 de septiembre de 1927 se creó la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, cuyo primer asunto a resolver fue la huelga de los ferrocarrileros, declarándola inexistente; las reformas a la fracción X del artículo 73 Constitucional para federalizar la legislación laboral se promulgaron hasta el 6 de septiembre de 1929, y para crear, a nivel constitucional la Jurisdicción Federal Laboral, que de hecho ya existía, se promulgaron hasta el 18 de noviembre de 1942. En esas condiciones se preparaba la legislación laboral federal.

Una vez reformada la fracción X del artículo 73 de la Constitución Política, era ya posible emitir una Ley del Trabajo a nivel federal. El primer proyecto fue

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

denominado como "Proyecto de Código Federal del Trabajo", elaborado por encargo del presidente Portes Gil, dicho proyecto fue rechazado, debido a la oposición de las agrupaciones obreras por los múltiples errores que presentaba en materia sindical y de huelga, además de la aversión de los obreros hacia Portes Gil. El segundo proyecto, ya no como Código, sino como Ley, sí fue aceptado y finalmente la Ley Federal del Trabajo fue promulgada el 18 de agosto de 1931, la que a pesar de los vicios de su aplicación práctica, la regulación de sus tres principales instituciones, el sindicato, el contrato colectivo y la huelga, sirvió adecuadamente para la mejoría de muchos trabajadores. La Ley, que reguló las indemnizaciones por riesgo profesional estableciendo en sus artículos 326 y 327, respectivamente una Tabla de Enfermedades Profesionales y otra de Valuación de Incapacidades, no comprendió ningún derecho a la jubilación, en toda la Ley el único artículo que mencionaba un derecho a la jubilación por antigüedad era el artículo 185, que formaba parte del capítulo XVI, titulado "Del Trabajo Ferrocarrilero", que lo regulaba como un trabajo especial, el referido precepto en realidad protegía los derechos de antigüedad de los ferrocarrileros para obtener el beneficio de la jubilación, para el caso de comisión de alguna falta que no fuera infamante o considerada como delito a fin de imponerle una corrección disciplinaria sin lesionar su derecho de jubilación, pero para todo lo relacionado con ese derecho de jubilación el mismo artículo de la Ley remitía a lo estipulado en el Contrato Colectivo de Trabajo. Quedó claro entonces que si la Ley no comprendía un derecho general de jubilación para los trabajadores, éste derecho tendría que ser una conquista de los mismos trabajadores, obtenida por medio de sus luchas sindicales, y regulada a través de los contratos colectivos de trabajo.

En los años posteriores comenzó el declive de la CROM, debido a la creciente desconfianza de los trabajadores, hasta la destrucción de su hasta entonces enorme fuerza, por parte de Lázaro Cárdenas, que promovió la integración de una nueva central que sustituyó a la CROM, a fin de que su régimen contara con el apoyo obrero, dentro de una tendencia socialista; para destruir el poder de Morones, Cárdenas recurrió al apoyo de Vicente Lombardo Toledano, quien a su vez se apoyó de otro grupo de líderes entre los que se encontraban Fidel Velázquez y Fernando Amilpa, de este grupo surgió en

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

1936 la CTM, Confederación de Trabajadores de México, que en realidad sustituyó a otra organización, la CGOCM, Confederación General de Obreros y Campesinos de México creada en 1933, y en el Comité Nacional de Defensa Proletaria, creado en 1935 a iniciativa del Sindicato Mexicano de Electricistas y del entonces recién creado Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana; sin embargo la CTM aún cuando tuvo su origen en organizaciones de corte socialista, la central fue creada ya mediatizada, en la medida que fue el instrumento político de Cárdenas para destruir a la CROM. Derrotada la CROM de Morones y expulsado Calles del país, Cárdenas inició una política de completo apoyo a las organizaciones sindicales y de abierta reforma agraria, entrando en auge como nunca antes el movimiento obrero en México. Sin embargo, aunque las intenciones de Cárdenas siempre fueron favorables para la clase trabajadora, y que demostró a lo largo de su gobierno, no pudo evitarse que concluido el período cardenista, la CTM se convirtiera en una central de apoyo incondicional al presidente en turno, a cambio de ventajas políticas, gubernaturas o curules y escaños en las cámaras de Diputados y Senadores, además de tratar siempre de inhibir el movimiento obrero, solapar la intervención estatal en la vida interna de los sindicatos y crear contratos colectivos "de protección", a gusto de los patrones.

El sexenio de Manuel Ávila Camacho representó un avance para la burguesía mexicana, que finalmente consiguió neutralizar la enorme fuerza con que el movimiento obrero venía del gobierno de Cárdenas, el pretexto de la Segunda Guerra Mundial fue la oportunidad de la burguesía para contrarrestar el poder del movimiento obrero, por lo que bajo los argumentos de "patriotismo" y "unidad nacional" se convenció a líderes sindicales de "renunciar temporalmente" al ejercicio del derecho de huelga, se hablaba entonces de una absurda "conciliación de clases", que culminó con la firma por parte de la CTM y la Cámara Nacional de la Industria de la Transformación el 7 de abril de 1945, del *Pacto Obrero-Patronal*, que buscó impulsar la industria del país a costa de los intereses de la clase trabajadora, el movimiento obrero quedó así controlado, sumiso. Sin embargo, fue durante el sexenio de Ávila Camacho cuando se expidió la primera Ley del Seguro Social, el 31 de diciembre de 1942, y publicada en el Diario Oficial de la

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Federación el 15 de enero de 1943; después de dos intentos frustrados, el primero en 1921 por Álvaro Obregón con su *Proyecto de Ley para la Creación del Seguro Obrero*, que no fue aprobado por el legislativo, y el segundo proyecto presentado por Cárdenas en 1938, que tampoco fue aprobado; finalmente en 1943 y después de una férrea oposición de los industriales del país organizados en las Cámaras de Comercio, fue promulgada la *Ley del Seguro Social*, que comprendió seguros por *Accidentes de Trabajo y enfermedades Profesionales*, de *Enfermedades no profesionales y Maternidad, Invalidez, Vejez, Cesantía y Muerte*.

La jubilación por antigüedad en el trabajo no fue incluida dentro de los seguros contemplados en la Ley, y al respecto, ya vigente la Constitución de 1917, la prestación de jubilación se estableció en las leyes como un derecho sólo de los trabajadores del Estado, así se creó en 1925 la *Ley General de Pensiones Civiles de Retiro*, que estableció la antigüedad de los funcionarios y empleados públicos federales y las pensiones por invalidez, vejez o muerte, ordenamiento que fue sustituido por otra ley en 1947, y ésta a su vez por la *Ley del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado* del 28 de diciembre de 1959, así como también sustituyó las funciones de una sociedad mutualista llamada *Seguro del Maestro*, creada en 1928 de auxiliar económicamente a los familiares de maestros de la ciudad de México, al ocurrir el fallecimiento. La nueva legislación con la que se creó el ISSSTE, y que fue abrogada en 1983, al entrar en vigor la nueva *Ley del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado* el 1º de enero de 1984, sí contempló ya para los trabajadores burócratas un derecho a la jubilación, independiente de los demás sistemas de pensiones; la Ley actual contempla entre sus seguros los de *Riesgos de Trabajo y Enfermedades Profesionales, vejez, Invalidez, Edad y Tiempo de Servicios, Cesantía en Edad Avanzada, Muerte*, y también en su artículo 60, una pensión por *Jubilación* para los trabajadores del Estado que cuenten con 30 años de servicio los varones y 28 las mujeres. En 1926, el presidente Calles promulgó la *Ley de Retiros y Pensiones del Ejército y Armada Nacionales*, estableciendo los casos de retiro de los militares y las pensiones que alcanzaban por su antigüedad dentro de las fuerzas armadas, creando así para los militares

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

un derecho a la jubilación, aunque no se le denominara así, la Ley fue abrogada en 1961, al expedirse la Ley de Seguridad Social para las Fuerzas Armadas, misma que a su vez fue abrogada al entrar en vigor en 1976 la Ley del Instituto de Seguridad Social para las Fuerzas Armadas Mexicanas, que contempla haberes y pensiones de retiro por edad y antigüedad dentro de las fuerzas armadas, y que aunque no es denominado expresamente como jubilación, tales pensiones de retiro constituyen un beneficio jubilatorio para los militares.

Después del gobierno de Ávila Camacho, le sucedió Miguel Alemán, llamado por la prensa oficial de la época, a sugerencia de Fidel Velázquez como "el obrero número uno de México", y quien aumentó los ataques al movimiento obrero hasta su total mediatización; en los primeros días de su mandato, con las calles todavía con propaganda electoral, ordenó al ejército reprimir un paro de labores de los petroleros en la Refinería de Azcapotzalco; en 1948 dio origen a una nueva modalidad de control sindical, el "*Charrismo*", al intervenir el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, el STFRM, por medio del ejército y con la complicidad de uno de los dirigentes el sindicato, Jesús Díaz de León, alias "El Charro", quien obtuvo la dirección sindical, a cambio de someter a los intereses del gobierno el control del sindicato, hasta entonces independiente; el segundo *Charrazo* fue contra los tranviarios de la ciudad de México en 1949 al reprimir una manifestación de estos trabajadores por medio de policías disfrazados de civiles. El siguiente *Charrazo* fue contra el Sindicato de Trabajadores Mineros, Metalúrgicos y Similares, donde en 1950, al tratar de imponerse un líder espurio, Jesús Carrasco, se impidió la entrada de las delegaciones opositoras, lo que provocó descontento, luchas legales y varios intentos por volar las minas; los mineros de Nueva Rosita y Cloete, de Coahuila, iniciaron junto con sus familias el 20 de enero de 1951 una marcha de más de 1500 kilómetros hacia la ciudad de México, donde fueron recibidos por el entonces secretario de Gobernación, Adolfo Ruiz Cortínez, quien intentó resolver el conflicto con un dictamen que por perjudicial fue repudiado por los huelguistas, éstos fueron enviados de regreso a Nueva Rosita, Coahuila en un tren especial, sin haber logrado nada con su sacrificio. Los salarios fueron congelados durante el período

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

alemanista y el movimiento obrero controlado, en el último año del sexenio, 1952, el pueblo reaccionó, quemando los "arcos triunfales" que el presidente se mandaba hacer para sus giras, dinamitando varias veces la estatua que se mandó hacer en vida Alemán en Ciudad Universitaria, y finalmente se constituyó una nueva central obrera, la Confederación Revolucionaria de Obreros y Campesinos, la CROC, en oposición a la oficialista CTM.

Durante el sexenio de Adolfo Ruiz Cortés, y a pesar de contar con el Charrismo, comienzan a surgir movimientos reivindicatorios dentro de los sindicatos¹⁴; en 1955 se crea el Bloque de Unidad Obrera, para unir a los sindicatos a través de sus dirigentes, en abril de 1958 nació el "Movimiento Revolucionario del Magisterio", que después de varios movimientos de huelga en ese mismo año fue reprimido con violencia, aunque también como resultado de sus luchas obtuvieron aumentos salariales; en ese mismo año estalló un movimiento de huelga de los telegrafistas, demandando aumento salarial, la destitución del administrador de la Central de Telégrafos por su trato despótico, y crear un nuevo sindicato libre de líderes espurios, ajeno al Sindicato de Trabajadores de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, luego de que su líder robara los fondos del organismo, la huelga estalló el 6 de febrero de 1958 afectando a las 723 oficinas del país, Ruiz Cortés pidió a los huelguistas volver al trabajo a cambio de cumplirle sus peticiones sin represalias, quedando desligados los telegrafistas del sindicato espurio y renunciando el encargado de la central telegráfica. El Sindicato Mexicano de Electricistas emplazó a la Compañía de Luz y Fuerza del Centro a huelga ese mismo año, obteniendo aumentos salariales y otras prestaciones; los telefonistas lograron un incremento salarial del 15% sin ir a la huelga, por medio de pláticas con la empresa. Pero el más importante movimiento democratizador de un sindicato ocurrió en el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana al iniciarse uno de los movimientos obreros más grandes en toda la historia del país, apoyado en solidaridad por telegrafistas y por el magisterio, y también el que ha sido reprimido con mayor violencia y ferocidad por el

¹⁴ Néstor DE BUEN, *ob. cit.*, tomo I, pp. 384 y ss.; Mario GILL, *ob. cit.*, pp. 161 y ss.; y en Antonio ALONSO, *El Movimiento Ferrocarrilero en México 1958/1959*, (México, Ed. Era, 1986), pp. 99 y ss.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Gobierno Federal, el cual se inició por presión de los trabajadores ferrocarrileros que consiguieron que en las elecciones internas triunfara Demetrio Vallejo, el líder de la sección 13 de Oaxaca, quien proclamó su "Plan del Sureste" a fin de liberar al Sindicato de los líderes espurios, la huelga iniciada con paros cortos de labores consiguió aumentos salariales y diversas prestaciones en la revisión contractual, pero por un error estratégico del sindicato la negociación se realizó únicamente con la empresa Ferrocarriles Nacionales de México, excluyendo al Ferrocarril del Pacífico, al Ferrocarril Mexicano y la Terminal de Veracruz, lo que ocasionó que la base del Sindicato ferrocarrilero, sumamente confiada por su inmediato triunfo, presionara a la dirigencia, temerosa de oponerse a la base y perder su prestigio ante los trabajadores, para continuar el movimiento de huelga de los trabajadores de los Ferrocarriles Nacionales de México en solidaridad con la huelga de los trabajadores de las demás empresas, lo que provocó que el movimiento se extendiera hasta 1959, ya bajo el gobierno de Adolfo López Mateos, donde la huelga fue declarada inexistente, pero los paros continuaron hasta marzo de 1959, que por coincidir con las vacaciones de semana santa y por lo tanto el necesario uso del transporte ferroviario era más intenso en esa época, provocó la represión más violenta por parte del ejército en todas las partes del país donde estuviera la red ferroviaria, el líder del Sindicato Demetrio Vallejo fue enviado a prisión por el delito de disolución social, junto con otros líderes del movimiento ferrocarrilero. Durante el sexenio de López Mateos, y tal vez para reducir los perniciosos efectos en la opinión pública como consecuencia de la represión, realizó considerables modificaciones en la Constitución y en la Ley Federal del Trabajo, para reformar el sistema de fijación de los salarios mínimos, de la participación de los trabajadores en las utilidades de las empresas, creó el apartado B en el artículo 123 Constitucional para regular el trabajo al servicio del Estado, creó el ISSSTE, y definió la estabilidad en el empleo.

El uso de la fuerza pública para reprimir movimientos laborales siguió siendo la principal arma durante el gobierno de Díaz Ordaz, que caracterizó su régimen por la excesiva rigidez y el uso de la violencia; en 1965 reprime violentamente un movimiento llevado a cabo por médicos que exigían mejores condiciones de trabajo, como

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

resultado de la socialización de la medicina, muchos médicos fueron despedidos y enviados a prisión; pero la más feroz represión del régimen de Díaz Ordaz fue contra el movimiento estudiantil de 1968 que acabó con los sucesos de Tlatelolco el 2 de octubre. Sin embargo fue durante su sexenio cuando se promulgó la Ley Federal del Trabajo vigente, el 1º de mayo de 1970, luego del trabajo de dos comisiones formadas la primera desde 1960 por instrucción de López Mateos, y la segunda en 1967 por indicación de Díaz Ordaz, en la que las partes obrera y patronal expusieron sus puntos de vista del proyecto, y a pesar de las críticas por parte de los industriales. La nueva Ley, que comprendió mayores prestaciones que su antecesora, que contempla en sus artículos 513 y 514 respectivamente una Tabla de Enfermedades de Trabajo y otra de Valuación de Incapacidades Permanentes para la determinación de riesgos profesionales y cuantificar indemnizaciones a cargo del patrón, y que después tuviera una profunda reforma procesal en 1980, no contempló expresamente un derecho a la jubilación, y en todo el texto del referido ordenamiento únicamente en dos artículos, el 249 que forma parte del capítulo del trabajo ferroviario, y del artículo 277, relativo a los trabajadores en maniobras de servicio público en zonas bajo jurisdicción federal, ambos contemplados como trabajos especiales dentro de la Ley, se menciona un derecho a la jubilación para estos trabajadores, y en ambos casos remitiéndose a los respectivos Contratos Colectivos de Trabajo, esto es, dejando tal derecho como una potestad de las partes para pactar dicha prestación en la contratación colectiva, pero no una obligación para el patrón establecida en la Ley.

Durante el sexenio de Luis Echeverría, aún cuando trató de mostrar una tendencia socializadora, creando programas tendientes a impulsar la actividad en el campo, y creando una Comisión Nacional Tripartita integrada por representantes de obreros, de la iniciativa privada y del gobierno federal para atender los principales problemas sociales, como consecuencia de la crisis económica que se padeció durante su gobierno, entre otros diversos errores durante su administración, tales programas sociales finalmente fracasaron; durante el sexenio de Echeverría se trató de implantar la semana de 40 horas de trabajo durante cinco días, introducida al Reglamento de Trabajo para los

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

empleados de las Instituciones de Crédito y Organismos Auxiliares, así como para los trabajadores al servicio del Estado, pero no para los demás trabajadores debido a la fuerte oposición que presentaron los industriales, que durante todo el sexenio tuvieron siempre enfrentamientos con el gobierno de Echeverría, y que finalmente consiguieron que tal medida, entre otras más, fracasara y se quedara en el olvido. Sin embargo, durante el sexenio de Echeverría se creó el Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores, a fin de socializar el derecho a la habitación, antes a cargo sólo de los patrones que tuvieran más de 100 trabajadores, y que motivó previamente reformas al artículo 123 constitucional y la promulgación de la Ley de dicho Instituto. En 1973 se promulgó una nueva Ley del Seguro Social, misma que estuvo vigente hasta el 30 de junio de 1997, y que contemplaba pensiones por incapacidad parcial o total permanente para riesgos profesionales que se determinan en base a las Tablas de Enfermedades de Trabajo y de Valuación de Incapacidades Permanentes contenidas en los artículos 513 y 514 de la Ley Federal del Trabajo, pensiones por invalidez, por cesantía en edad avanzada, vejez y muerte, cuantificadas sobre bases en los promedios de cotizaciones de los trabajadores ante el Instituto, la referida Ley no comprendió un derecho de jubilación por antigüedad o por años de trabajo, la que siguió regulada solamente en algunos contratos colectivos de trabajo. En 1976 se expidió la Ley del Instituto de Seguridad Social para las Fuerzas Armadas Mexicanas, que contempla *haberes de retiro, pensiones, compensaciones y pagas por defunción*, las causas de retiro contempladas para gozar de un haber o de una pensión son el quedar inutilizado por acción de las armas o en otros actos de servicio, quedar inutilizado por actos fuera del servicio, o por llegar a la edad límite, y que de algún modo constituyen un beneficio jubilatorio para los militares, que la Ley denomina como pensión por retiro. La crisis económica que se vivió en los últimos años del gobierno de Echeverría, que generó desempleo, inflación, aumento en los precios de los productos e incrementos salariales de emergencia, y que casi llevó a la economía del país al colapso continuó siendo el principal problema al iniciar su mandato José López Portillo, que se vio obligado a promover una política de austeridad, comprometiendo a empresarios y organizaciones obreras respectivamente a restringir el aumento en el precio de mercancías y los incrementos en los salarios, a través de la "Alianza para la Producción", la que desde

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

luego fracasó ante el incumplimiento por parte de los empresarios que aumentaron desmesuradamente el precio de las mercancías, provocando que las organizaciones obreras exigieran mayores incrementos salariales vía las huelgas; pero el mayor problema del sexenio de López Portillo lo constituyó, en los últimos años de su período, el de la crisis derivada del petróleo; como consecuencia de la creciente producción petrolera, y basándose en la creencia de que el precio del petróleo se mantendría siempre a la alza, se diseñó una política que rompía la dependencia de la inversión privada, pero que hacía cada vez más dependiente a la economía del país de los ingresos de la venta de petróleo en el exterior, lo que ocasionó que después de que los países industrializados presionaran a los países productores de petróleo para bajar el precio, y luego de la caída del precio del energético, la que no se quiso prever, además de la corrupción que en México hubo de la administración de los ingresos de la venta de petróleo, la economía del país volviera a colapsar. Sin embargo, fue en el sexenio de López Portillo, en 1980, cuando se modificó la Ley Federal del Trabajo para realizar la reforma procesal en materia de trabajo, dándole al proceso laboral un sentido tutelar en beneficio de los trabajadores.

Al gobierno de Miguel de la Madrid le correspondió administrar la colapsada economía del país con una inflación que persistió durante prácticamente todo su sexenio, pero también fueron años represivos para los movimientos obreros; en 1983 el Sindicato Único de Trabajadores de la Industria Nuclear intentó desistirse de una huelga que llevaba mes y medio en contra de la empresa Uranio Mexicana, S.A., la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje condicionó el desistimiento a la conformidad de la empresa que no lo aceptó, prolongándose la huelga sin trabajadores huelguistas hasta que por medio de un conflicto colectivo de naturaleza económica se ordenó el cierre de la empresa y se dieron por terminadas las relaciones de trabajo. En 1987 el Sindicato Mexicano de Electricistas emplazó a huelga a la Compañía de Luz y Fuerza del Centro, S.A., demandando un aumento extraordinario de salario a quince días de su revisión contractual, luego de estallar la huelga ésta fue declarada inexistente y el movimiento fue apagado por medio de la entonces reciente figura de la intervención administrativa, que opera de manera similar a la requisita de las empresas de comunicaciones, utilizadas básicamente en

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

contra del derecho de huelga. En 1988 el ataque fue contra la huelga de los trabajadores de la empresa Aeronaves de México, S.A., conocida como Aeroméxico que como respuesta a su emplazamiento de huelga, un juez de lo concursal declaró a la empresa en quiebra (a pesar de ser empresa del Estado, y por lo tanto su quiebra era jurídicamente imposible), ordenando la terminación de los contratos de trabajo; la empresa siguió operando por medio de la sindicatura que se creó, y poco después se siguió operando la misma empresa supuestamente quebrada pero con el nombre de Aerovías de México, S.A., con parte de mismo personal de pilotos y sobrecargos, la huelga se perdió y la empresa supuestamente quebrada prácticamente nunca dejó de operar. En 1987 se firmó el Pacto de Solidaridad Económica para buscar frenar los aumentos de los precios de los productos y de los salarios, supuestamente como un acuerdo entre los sectores obrero, empresarial y el gobierno, pero que en realidad fue una decisión unilateral del Estado, acatada obedientemente por el movimiento obrero ya sumiso, y por la iniciativa privada que siempre le interesa la congelación de salarios. La aplicación del Pacto de Solidaridad Económica continuó durante el sexenio de Carlos Salinas de Gortari, que lo hizo suyo y a los pocos días de su mandato, el 12 de diciembre de 1988, hizo suscribirlo con el nuevo nombre de Pacto para la Estabilidad y el Crecimiento Económico (PECE), éste a su vez fue renovado en 1993 con las mismas siglas pero con el nombre de Pacto para la Estabilidad la Competitividad y el Empleo, los cuales básicamente buscaron poner topes a los incrementos salariales a fin de que no rebasaran el índice inflacionario previsto, respecto del precio de los productos, que aunque supuestamente también se frenó, se aseguraron siempre previamente las utilidades de la iniciativa privada; como resultado, los salarios tanto mínimos como contractuales descendieron considerablemente y aumentó el desempleo, que siempre se disimuló por medio de cifras maquilladas; además de que mantuvo al país en una aparente estabilidad económica que finalmente se derrumbó en diciembre de 1994, a los pocos días de llegar a la presidencia el Dr. Ernesto Zedillo, quien como continuador de la política de Carlos Salinas, de corte neoliberal, a lo largo de su sexenio promovió la realización de importantes privatizaciones de empresas públicas descentralizadas o "aperturas a la inversión privada", como eufemísticamente se les ha llamado, que han incrementado la productividad en varios sectores, pero a costa muchas

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

veces de la violación de los derechos laborales, y el caso de los Ferrocarriles Nacionales de México es el más característico, lo que motivó una fuerte oposición de los sectores populares hacia tales medidas del gobierno de Zedillo, principalmente de los trabajadores del Sindicato Mexicano de Electricistas, que se oponen a la privatización de la industria eléctrica, y de diversos sectores que se oponen a la privatización de la paraestatal Petróleos Mexicanos, PEMEX. El día 1° de diciembre de 2000, al tomar posesión el presidente Vicente Fox, manifestó que no privatizará ni a PEMEX, ni a las Universidades Públicas, ni a la industria eléctrica, lo que de algún modo ha tranquilizado a dichos sectores, pero que parece enormemente difícil de cumplir, dada la gran presión que sobre México ejercen organismos financieros internacionales como el Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional, a favor de las privatizaciones en el sector público. Se habla de promulgar una nueva Ley Federal del Trabajo lo que ha generado desconfianza entre los trabajadores, ante el temor, tal vez fundado, de que nuestro gobierno entiende que modernizar el derecho laboral es acabar prácticamente con él, creando una legislación más favorable a los intereses patronales, en todo caso es preferible buscar la opinión de los propios sectores interesados, lo que se antoja difícil; en México, el movimiento obrero se encuentra totalmente controlado y sumiso, las dirigencias sindicales están en su mayoría corrompidas y divorciadas de las bases, y en la calificación de las huelgas en la práctica se ha coartado la libertad sindical. Respecto de la seguridad social, el 1° de julio de 1997 entró en vigor la nueva Ley del Seguro Social, que contempla el *seguro de riesgos de trabajo*, regulando en éste las pensiones por incapacidad permanente, parcial o total valuadas conforme a las Tablas de Enfermedades de Trabajo y Valuación de Incapacidades Permanentes contenidas en los artículos 513 y 514 de la Ley Federal del Trabajo; *seguro de enfermedades y maternidad*; *seguro de invalidez y vida*, que contempla la pensión por invalidez, aunque con más restricciones que la Ley que le precedió, y pensiones por viudez, orfandad y para ascendientes; *seguro de retiro, cesantía en edad avanzada y vejez*, que contempla pensiones por cesantía y por vejez, también con algunas restricciones que la Ley anterior no contemplaba, y el *seguro de guarderías y prestaciones sociales*; aunque la principal contradicción que contiene la nueva Ley es la facultad del Instituto de entregar los fondos de pensiones a las administradoras de fondos para el retiro

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

(AFORE), sociedades de inversión y aseguradoras, y entregar a los particulares los servicios médicos guarderías y prestaciones sociales, que se contraponen con la fracción XXIX del apartado A del artículo 123 constitucional, que prevé a la Ley del Seguro Social como de *utilidad pública*, es decir un servicio público a cargo del Estado, y con los artículos 3º, 4º y 5º de la misma Ley del Seguro social, que prevén que la realización de la seguridad social estará a cargo de *dependencias públicas y organismos descentralizados*, siendo el seguro social un servicio público de carácter nacional, y cuya administración debe estar a cargo del *organismo público descentralizado* denominado Instituto Mexicano del Seguro Social, lo que motivó en diciembre del año 2001 profundas reformas a fin de atenuar de algún modo, que no eliminar, tan grande contradicción. Se creó en 1994 el Sistema de Ahorro para el Retiro, y posteriormente con pocos años de funcionar, se crearon las Administradoras de Fondos para el Retiro, que contemplan el pago de pensiones a los trabajadores para los años de retiro, aunque administradas por la iniciativa privada. El derecho a la jubilación por antigüedad no ha sido contemplado en las leyes del trabajo ni de la seguridad social, en el caso de los trabajadores contemplados en el apartado A del artículo 123 Constitucional, por lo que en la actualidad el derecho de los trabajadores a la jubilación sigue siendo un derecho establecido sólo en algunos contratos colectivos de trabajo, y es una obligación a cargo del patrón.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

CAPÍTULO II

LA PENSIÓN POR JUBILACIÓN, CONCEPTO.

- 1.- DEFINICIÓN.
- 2.- NATURALEZA JURÍDICA.
- 3.- SU DIFERENCIA CON LOS DIVERSOS SISTEMAS DE PENSIONES.

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

CAPÍTULO II

LA PENSIÓN POR JUBILACIÓN, CONCEPTO.

1.- DEFINICIÓN.

La pensión por Jubilación frecuentemente suele ser considerada por diversos autores en la materia como uno de los seguros sociales, y por esa razón son también frecuentes las definiciones que la consideran como tal, o incluso la generalizan, clasificando a los seguros sociales como diversas especies dentro de la jubilación, opinión de la que disentimos, por razones que más adelante explicaremos.

La palabra Jubilación, viene del latín *tubilare*, que significa dar gritos de júbilo, y a su vez dicho vocablo deriva del hebreo *yobel*, júbilo, tal vez por que en un principio se pensaba en dicho estado de ánimo de la persona que obtenía tal beneficio, pero que en realidad tal significado etimológico actualmente puede resultar en la gran mayoría de los casos un sarcasmo, dada la notoria estrechez económica a que quedan obligados los jubilados en los últimos años de su vida.

La jubilación es definida por Ramírez Gronda, como:

"el derecho que un afiliado a una Caja de Previsión posee de continuar percibiendo, mientras viva, una suma mensual de dinero, calculada según el promedio de sus sueldos, cuando en virtud de su

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

*antigüedad y edad, o por incapacidad física, se retira del servicio activo*¹⁵.

Definición que conforme a la legislación argentina puede resultar adecuada y completa, atendiendo que en Argentina se encuentra regulada legalmente (específicamente por las leyes 4,339, 14,236, 14,370 y 17,310 entre otras disposiciones argentinas) el derecho de todos los trabajadores a la jubilación, precisamente afiliando a los trabajadores en "Cajas de Previsión", reguladas por distintas leyes según la actividad o ramo de industria desempeñado, y que se encargan de administrar también los servicios de seguridad social, dichas "Cajas de Ahorro" suelen ser administradas en forma gremial por los mismos trabajadores, con intervención patronal y con la supervisión del Estado, y otorgan el beneficio jubilatorio a sus afiliados que reúnan los requisitos legales de antigüedad en el trabajo o edad (normalmente 30 y 55 años respectivamente), o bien por incapacidad laboral, regulada genéricamente como invalidez, y determinado número de cotizaciones como mínimo a la Caja de Ahorro; además de ser característico de las disposiciones Argentinas que regulan la jubilación, el que un trabajador no puede tener derecho sino a una sola pensión jubilatoria, aún cuando haya aportado a distintas Cajas de Ahorro, pues en tal supuesto sólo pueden acumularse las aportaciones cuando así lo permite la Ley. Así tenemos que en la definición de Ramírez Gronda, se encuentran elementos de la jubilación propios de las leyes argentinas, como la necesaria afiliación del trabajador a una Caja de Previsión, pero también se encuentran varios elementos que distinguen a la jubilación no sólo en Argentina sino en cualquier parte del mundo donde exista dicha prestación, por la propia generalidad de sus características, tales como el que el jubilado reciba mientras viva una suma periódica de dinero, que en la definición se especifica como mensual; que el importe de dicha pensión periódica se cuantifique en base a los salarios, que en la definición se señala que es según el promedio de los sueldos; y que el trabajador se retire del servicio activo, al reunir los requisitos de antigüedad en el empleo y por su edad, aunque también extraordinariamente puede incluirse como otro

¹⁵ Citado por Luis ALCALÁ-ZAMORA Y CASTILLO y Guillermo CABANELLAS DE TORRES, *Tratado de Política Laboral y Social*, (Buenos Aires, Ed. Heliasta, S.A.L., 1972), tomo III, p. 516.

supuesto el de la incapacidad física, como ocurre inclusive en diversas pensiones jubilatorias reguladas en nuestro país a través de los Contratos Colectivos de Trabajo.

Para el jurista argentino Lestani, la jubilación es:

*"el derecho que asegura el Estado, al empleado u obrero que ha llenado los requisitos señalados por las leyes, a gozar de una pensión mensual vitalicia"*¹⁶.

Esta definición adolece de varias omisiones en los elementos necesarios para distinguir una jubilación de cualquier otra pensión, que la hacen imprecisa y oscura, pues la sola remisión a los requisitos establecidos en las leyes amplía demasiado las posibilidades de incluir en dicho concepto una pensión mensual, no sólo la jubilación; sino hasta pensiones de carácter civil como pudieran ser verbigracia, los alimentos, lo que escapa necesariamente de las características de la pensión por jubilación, de carácter laboral.

Para Luis Alcalá-Zamora y Castillo y Guillermo Cabanellas de Torres la jubilación:

*"configura un estado personal y un ingreso especial. En el primer aspecto es el retiro del trabajo particular o de una función pública, con derecho a percibir una remuneración, calculada según los años de servicio y la paga habida. En la otra acepción constituye el importe que se percibe sin prestación de esfuerzo actual, y por la actividad profesional desplegada hasta alcanzar cierta edad o encontrarse en otra situación, como la invalidez, que anticipen tal derecho o compensación"*¹⁷.

¹⁶ Ibid.

¹⁷ Ibid.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Tal definición abarcó de igual modo la jubilación "ordinaria" que se otorga por antigüedad, como la que se otorga al existir estado de invalidez, lo cual puede ser válido dentro de la legislación argentina, para la que hicieron tal definición sus autores, sin embargo dentro de sus aspectos generales la definición transcrita presenta también algunas omisiones, como por ejemplo nunca señalan que la paga referida deba ser periódica, pudiendo confundirse con un pago que se haga una sola vez, alejándose así de las características propias de la jubilación; señalan que debe calcularse según los años de servicio, pero no aclaran que se requiere de cierto mínimo de años para alcanzar este derecho, pues pudiera interpretarse su concepto en el sentido de que con cualquier antigüedad alcanzarían tal derecho, lo que deviene en otra imprecisión, que parecen de algún modo corregir al señalar que la jubilación por invalidez "anticipa" el derecho a la jubilación, lo que implica de algún modo un mínimo de años de servicio para alcanzar el derecho a la jubilación.

En México, son pocos los autores que se han ocupado del tema de la jubilación, especialmente del beneficio jubilatorio para los trabajadores comprendidos dentro del apartado A del artículo 123 Constitucional. Así tenemos que Santiago Barajas Montes de Oca define a la jubilación, conforme a nuestro marco jurídico como un:

"Retiro otorgado a un trabajador o a un empleado del servicio público o de la administración pública, por haber cumplido un determinado número de años de servicios, con pago mensual de una remuneración calculada conforme a una cuantía proporcionada del salario o sueldo percibido. Se da asimismo el nombre de jubilación al importe de toda pensión otorgada por incapacidad proveniente de un riesgo profesional o por presentarse ciertas circunstancias que permiten el

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

disfrute de una retribución económica, generalmente establecidas en un contrato de trabajo o en disposiciones legales específicas"¹⁸.

En esta definición, su autor contempló los supuestos tanto para los empleados de la administración pública como para los trabajadores particulares en general, determinando las características comunes de esta prestación, como la de otorgarse al trabajador para los años de retiro, la de haber cumplido un determinado número de años de servicios para gozar de dicha pensión, la de tratarse de un pago mensual, esto es periódico y durante la vida del trabajador, y que la remuneración mensual se calcule en proporción al salario; incluye además los supuestos en que la pensión debe otorgarse en los casos de incapacidad por riesgo profesional, y por otros supuestos establecidos en las leyes o en los contratos de trabajo, aunque esta última remisión a las disposiciones legales generaliza y engloba la definición de tal manera que se pueden incluir dentro de ésta todas las diversas clases de pensiones que por muy diversas causas otorgan las instituciones de seguridad social. Tal definición, aunque muy completa en tanto considera las características propias de la jubilación, es sin embargo muy generalizada al contemplar dentro de la misma a todos los diversos seguros sociales, como pensiones por invalidez o por incapacidad profesional, al remitir a su regulación a disposiciones legales, lo que *stricto sensu* ampliaría demasiado los límites de lo que corresponde a la pensión por jubilación; pues ante todo debe considerarse que la jubilación es un derecho que se adquiere por antigüedad de un trabajador al servicio de una empresa o del servicio público, mientras los seguros por incapacidad permanente se otorgan a consecuencia de un riesgo profesional, y el de invalidez, a consecuencia de una enfermedad de origen general que impida el normal desarrollo de las labores y no le permita al trabajador obtener como consecuencia una determinada remuneración, por sólo mencionar como ejemplo dos de las pensiones de los seguros sociales.

El doctor Néstor de Buen Lozano define a la jubilación como:

¹⁸ Santiago BARAJAS MOTES DE OCA, del INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURÍDICAS, "Jubilación", en *Diccionario Jurídico Mexicano*, (México, Ed. Porrúa-UNAM, 1993), tomo 3, p. 1838.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

"El derecho al retiro remunerado que tienen los trabajadores, cuando habiendo cumplido un periodo de servicios alcanzan una determinada edad, no está contemplada expresamente en la ley. Su reconocimiento se encuentra, por regla general, en la contratación colectiva y especialmente en empresas de sólida condición económica"¹⁹.

La definición anterior, aunque sencilla, contiene sin embargo muchos de los principales elementos de esta prestación conforme a nuestro derecho del trabajo; indica su autor que la jubilación es un derecho de los trabajadores a recibir una remuneración para su retiro, señala también que ese derecho se adquiere después de haber cumplido un período de servicios y alcanzar una determinada edad, y sobre todo la distingue de las pensiones que otorgan los seguros sociales al señalar que no está contemplada expresamente en la ley, en virtud de que dicha prestación se encuentra regulada por regla general en la contratación colectiva. En nuestro derecho del trabajo, en efecto no se contempla en la Ley Federal del Trabajo ni en la Ley del Seguro Social expresamente ningún derecho de los trabajadores a recibir una jubilación por sus años de servicios, quedando tal beneficio como materia de los Contratos Colectivos de Trabajo; no así en el caso de los trabajadores al servicio del Estado, que gozan de un derecho a recibir una pensión por jubilación después de haber laborado determinado número de años al servicio del Estado, dicho beneficio se encuentra establecido en la Ley del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado, y además es compatible con varias de las pensiones que otorga el Instituto a los trabajadores del Estado. Menciona también el doctor De Buen, para los trabajadores a que se refiere el apartado A de nuestro artículo 123 Constitucional, que el beneficio a la jubilación se encuentra reconocido especialmente por empresas de sólida condición económica (verbigracia, Ferrocarriles Nacionales de México, Petróleos Mexicanos, Comisión Federal de Electricidad, Luz y Fuerza del Centro, Teléfonos de México, el Instituto Mexicano del Seguro Social para sus trabajadores, etc.).

¹⁹ Néstor DE BUEN, *ob. cit.*, tomo II, p. 142.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

por lo que puede pensarse que los trabajadores de estos organismos pueden estar en una situación de privilegio frente a los demás trabajadores que no cuentan con tal beneficio. Sin embargo, tal situación favorable, en ningún caso es resultado de alguna concesión graciosa de los patrones, sino que en todos los casos es el resultado esperado de innumerables luchas de sus trabajadores, y en muchos casos de represión, persecuciones y hasta encarcelamientos, basta revisar la historia de los movimientos obreros en México para confirmarlo; es entonces el derecho a la jubilación, no una gracia concedida por los patrones, sino una conquista obrera, y su situación no es un injusto privilegio, sino un merecido derecho de estos trabajadores. Por lo que respecta a la definición que hace el doctor Néstor de Buen de la jubilación, además de las características que menciona, su definición es sin embargo omisa en cuanto a la forma de la remuneración, pues no especifica que ésta deba ser en forma periódica y permanente, ni la forma en que debe ser cuantificado en monto de la jubilación, siendo ésta, por regla general, en base a una determinada proporción de los salarios.

La Suprema Corte de Justicia de la Nación, a través de la jurisprudencia ha determinado el concepto de jubilación acorde a nuestro derecho del trabajo, a partir de las características de la referida prestación que ha presentado en los distintos Contratos Colectivos de Trabajo, entre los principales criterios sustentados por el Poder Judicial Federal, podemos señalar los siguientes:

Sexta Época

Instancia: Cuarta Sala
Fuente: Semanario Judicial de la Federación
Tomo: Quinta Parte, XXXIX
Página: 27

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

JUBILACION, CARACTER DE LA.

Es cierto que la jubilación constituye un derecho contractual de los trabajadores tendiente a asegurar su subsistencia después de que son retirados del trabajo, mediante el

otorgamiento de una pensión a cargo del empresario; pero también lo es que el retiro de los trabajadores cuando no reúnen ya las condiciones de aptitud necesarias constituye un derecho para los empresarios.

Amparo directo 3315/60, Pablo Chavero Aranzolo. 21 de septiembre de 1960. Cinco votos. Ponente: Gilberto Valenzuela.

Octava Época

Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito
Fuente: Semanario Judicial de la Federación
Tomo: V, Segunda Parte-2, Enero a Junio de 1990
Página: 631

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

SALARIO Y PENSION JUBILATORIA, SUS DIFERENCIAS.

El salario y la pensión por jubilación no son equiparables, al no tener idéntica naturaleza jurídica. El primero se define por el artículo 82 de la Ley Laboral, como "la retribución que debe pagar el patrón al trabajador por su trabajo", y la pensión jubilatoria, sin estar definida en la ley, se conceptúa como la cuantía o importe de lo que por disposición contractual y sin la prestación de una labor, se percibe por la actividad desempeñada por el empleado hasta antes de su jubilación, consistiendo la distinción en el origen de ambas prestaciones: la obligación de pagar un salario procede de la ley y de los servicios prestados, y la pensión jubilatoria deriva de disposiciones contractuales al respecto. Por otra parte, la jubilación presupone una separación del trabajo, y el salario implica la prestación de servicios mientras está vigente la relación laboral.

QUINTO TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA DE TRABAJO DEL PRIMER CIRCUITO.

Amparo directo 7775/89. Compañía de Luz y Fuerza del Centro, S. A. 23 de noviembre de 1989. Unanimidad de votos. Ponente: Gemma de la Llata Valenzuela. Secretario: José Francisco Cilia López.

De las anteriores transcripciones se desprende que nuestra máxima instancia de impartición de justicia, ha determinado al conceptuar la jubilación de los trabajadores particulares, que se trata de un derecho que surge de disposiciones contractuales, que es una cuantía o importe que se otorga después de que el trabajador se separa de la labor, que tiene como fin asegurar la subsistencia, y que es un derecho generado por la actividad desempeñada, esto es, derivada de su antigüedad en el trabajo, y que la obligación de pagar la pensión es del empresario, además de recalcar que la jubilación presupone una separación del trabajo, a fin de distinguirla del salario, aunque expresamente no menciona ninguno de los dos criterios transcritos que se trata de un pago periódico, sí señalan que tiene como fin asegurar la subsistencia, lo que necesariamente implica su pago periódico y no en una sola vista; señalando las características que dicha prestación ha presentado en los diversos Contratos Colectivos de Trabajo que la contemplan, acordes a nuestro derecho del trabajo.

Podemos definir a la jubilación, conforme a nuestro derecho del trabajo, como el derecho de los trabajadores, establecido para los empleados públicos por disposición legal y para los trabajadores particulares por disposición contractual, consistente en una retribución periódica permanente que se otorga al trabajador para asegurar su subsistencia después de que se retira del trabajo, cuantificada en base a una proporción de sus salarios, derecho que el trabajador adquiere por su antigüedad en el trabajo, y cuyo pago está a cargo del patrón que así lo pactó con sus trabajadores, y que puede anticiparse, si así lo pactaron las partes, en caso de riesgo profesional o enfermedad general que imposibilite al trabajador a continuar prestando en condiciones normales sus servicios a su patrón, si cumple con un mínimo de años de servicio que se haya pactado, suficientes para generar el derecho, a causa del siniestro, a una jubilación anticipada; pero que en todo caso la obtención de la pensión jubilatoria y la obtención de la

correspondiente calidad de jubilado da lugar a terminar la relación de trabajo, para dar comienzo a otra en la que existe el derecho del trabajador jubilado de recibir una pensión mientras viva, y del otro lado la obligación del patrón que así lo pactó con sus trabajadores de cubrir el importe de dichas pensiones.

2.- NATURALEZA JURÍDICA.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Tomando en cuenta las características del derecho de jubilación en nuestro país para los trabajadores particulares, esto es, de obreros, jornaleros, empleados, domésticos, artesanos, y de una manera general de todo contrato de trabajo, atendiendo la terminología del artículo 123, apartado A de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; tenemos que la jubilación no se encuentra regulada expresamente ni en el artículo 123 Constitucional, ni en la Ley Federal del Trabajo, donde como ya lo señalamos en el capítulo anterior, en la Ley únicamente se señala en dos artículos, el 249 que forma parte del capítulo del trabajo ferrocarrilero, y del artículo 277, relativo a los trabajadores en maniobras de servicio público en zonas bajo jurisdicción federal, ambos contemplados como trabajos especiales, y en ambos casos remitiéndose a los respectivos Contratos Colectivos de Trabajo; pues el artículo 249 es una disposición sólo tendiente a proteger la estabilidad en el trabajo de los ferrocarrileros próximos a jubilarse, derivado de su antigüedad en el trabajo, determinando que la relación de trabajo sólo podrá rescindirse por causas particularmente graves que hagan imposible su continuación, disposición sigue el mismo principio tendiente a proteger la antigüedad y la estabilidad en el trabajo para la generalidad de los obreros establecida en el artículo 161 de la misma ley; respecto de la posibilidad que señala el referido artículo 249 de que en los Contratos Colectivos de Trabajo se pacten causas de rescisión, éstas en todo caso deben ser congruentes con las establecidas en el artículo 47 de la Ley Federal del Trabajo, y adecuadas a las particularidades especiales de cada trabajo, pues lo contrario significaría crear indefinidamente causas de rescisión en evidente violación de los derechos de los trabajadores, y que atentaría además contra el derecho a la estabilidad en el trabajo y los

derechos de antigüedad que buscan proteger, tanto el artículo 161 de la Ley, para los trabajadores en general, como el artículo 249 para los trabajadores ferrocarrileros. Respecto de lo dispuesto por el artículo 277 del mismo ordenamiento laboral, dicha disposición refiere la *posibilidad* de estipular en los Contratos Colectivos de Trabajo, que el patrón cubra un porcentaje sobre los salarios para constituir un fondo de pensiones de jubilación o de invalidez, es decir, el legislador lo dejó a la voluntad de las partes, pero restringiendo en ese mismo artículo de la Ley tal voluntad de las partes, al señalar que los requisitos para obtener tales pensiones deben señalarse, o en los estatutos del sindicato o en un reglamento especial aprobado por la asamblea, no en el contrato colectivo, además de ordenar que las cantidades de dicho fondo se deban entregar al Instituto Mexicano del Seguro Social, y en caso de que el Instituto se niegue a recibirlas, entonces a la institución bancaria que convengan las partes en el contrato colectivo, lo que además de restrictivo de las voluntad de las partes, resulta innecesario dado el carácter potestativo que deja a las partes para pactar o un derecho de jubilación para estos trabajadores. Por lo anterior consideramos que tanto el artículo 249 como el 277 de la Ley Federal del Trabajo no son disposiciones que otorguen privilegiadamente la jubilación a éstos trabajadores, ni que atenten contra el principio de generalidad que debe imperar en toda ley, pues en ninguno de los dos casos ordena establecer un derecho a la jubilación para estos trabajadores, sino que deja la posibilidad a las partes de acordar el derecho a la jubilación en los Contratos Colectivos de Trabajo, al remitirse dichos artículos de la Ley a lo pactado en los respectivos contratos colectivos; y la potestad de pactar o no en los Contratos Colectivos de Trabajo un derecho a la jubilación en realidad lo es para todos los trabajadores con sus respectivos patrones; el legislador, por lo tanto no contravino el principio de generalidad que debe prevalecer en toda ley.

El derecho de jubilación para los trabajadores particulares, por lo tanto, al no ser un derecho establecido expresamente ni en el artículo 123 Constitucional, ni en la Ley Federal del Trabajo, es por lo tanto un derecho extralegal o contractual, indudablemente una conquista que deben ganar los trabajadores, a fin de que puedan gozar de tal derecho por medio de la contratación colectiva, y por lo tanto, la forma de integrar

los fondos de las pensiones, los requisitos mínimos que deben tener los trabajadores para obtener el derecho a una pensión jubilatoria y la cuantía de las pensiones deben regirse a lo pactado en los Contratos Colectivos de Trabajo, los que como toda norma de trabajo, deben buscar el equilibrio y justicia social en las relaciones entre trabajadores y patrones conforme a lo dispuesto por el artículo 2º de la Ley Federal del Trabajo. La Suprema Corte de Justicia de la Nación, ha señalado a través de la jurisprudencia, el carácter contractual del derecho de jubilación, como una de las características que tiene en nuestro derecho del trabajo, uno de los múltiples criterios que ha sostenido en tal sentido es el siguiente:

Séptima Época

Instancia: Cuarta Sala
Fuente: Semanario Judicial de la Federación
Tomo: 187-192 Quinta Parte
Página: 79

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

JUBILACIÓN. ES UN DERECHO EXTRALEGAL.

La jubilación es una prestación exclusivamente contractual que no está regida por el artículo 123 constitucional, por cuyo motivo, su otorgamiento y fijación en una determinada cantidad, es de origen contractual y por ello la fijación de su monto debe regirse por lo que estipulan los contratos de trabajo debiendo desentenderse las Juntas de Conciliación y Arbitraje que aplican estas disposiciones específicas, de cualquier norma extraña que integre el salario ordinario de un trabajador o que establezca modalidades al mismo.

Volumen 4, página 21. Amparo directo 3374/68. Enrique Macías Herrera. 23 de abril de 1969. Unanimidad de cuatro votos. Ponente: Ramón Canedo Aldrete.

Volúmenes 151-156, página 28. Amparo directo 2023/81. Manuel Román Bustamante y otros. 5 de octubre de 1981. Unanimidad de cuatro votos. Ponente: Juan Moisés Calleja García.

Volúmenes 169-174, página 30. Amparo directo 4940/82. Miguel Lucas Ojeda. 23 de marzo de 1982. Unanimidad de cuatro votos. Ponente: Julio Sánchez Vargas.

Volúmenes 163-168, página 29. Amparo directo 3056/82. Constancio Casillas Matías. 2 de septiembre de 1982. Cinco votos. Ponente: Julio Sánchez Vargas.

Volúmenes 187-192, página 41. Amparo directo 3049/84. Linda Halabe Levy. 10 de septiembre de 1984. Unanimidad de cuatro votos. Ponente: David Franco Rodríguez.

La pensión por jubilación tiene como propósito asegurar la subsistencia del trabajador que por sus años al servicio del patrón ha generado tal derecho, proporcionándole una seguridad económica constante que le pueda proporcionar una vida digna en sus años de retiro; de ahí que en diversos criterios de jurisprudencia, la Cuarta Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación haya considerado que las jubilaciones y las pensiones por riesgos profesionales se equiparan a los alimentos, en tanto que ambos buscan proporcionar una seguridad económica que les pueda proporcionar al trabajador jubilado y a sus dependientes económicos lo indispensable para satisfacer sus necesidades más apremiantes, y por lo tanto su pago no debe ser aplazado, ya que se trata del medio de subsistencia del jubilado y su familia; entre los criterios de jurisprudencia que sostienen esta opinión se encuentra la siguiente:

Quinta Época

Instancia: Cuarta Sala
Fuente: Semanario Judicial de la Federación
Tomo: LXXIII
Página: 7096

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

JUBILACIÓN, NATURALEZA DE LAS PENSIONES DE.

La Cuarta Sala de la Suprema Corte ha establecido que las indemnizaciones por riesgos profesionales se equiparan a alimentos, cuya percepción es inaplazable, así como cuando los beneficios de esas indemnizaciones alcancen a los deudos que sufran el riesgo, por lo que para garantizar la subsistencia de esos deudos, debe negarse la suspensión, por la cantidad equivalente a seis meses, que es el término en que debe dictarse la sentencia en el amparo, y lo mismo debe decirse cuando se trata de pensiones jubilatorias, ya que tienen idéntica finalidad, o sea la de proteger a los deudos o dependientes del trabajador, del peligro que pudieran correr al faltarles lo indispensable para subvenir a sus necesidades.

Queja en materia de trabajo 386/42. Compañía Minera Asarco, S. A.- 23 de septiembre de 1942.- Unanimidad de cinco votos. Relator: José Ma. Mendoza Pardo.

Sin embargo es pertinente aclarar que aunque la pensión por jubilación y los alimentos coincidan en sus fines de proporcionar lo indispensable para subsistencia, no pueden ser equiparados por completo, pues su origen, su aplicación y sus fines son distintos, pues la jubilación es un derecho completamente derivado de una relación de trabajo, los alimentos son un derecho que tienen los acreedores alimentarios para la subsistencia, sin que implique relación de trabajo, sino la dependencia económica con el deudor alimentario, la jubilación es un derecho laboral de carácter contractual generado forzosamente por cumplir con una antigüedad mínima en el trabajo y otros requisitos contractuales, mientras los alimentos son un derecho que tiene su origen en la legislación civil, y deriva del derecho a la vida, y los alimentos buscan proporcionar el sustento, tanto biológico como moral, social y jurídico al proporcionar a los deudos casa, comida, vestido, asistencia médica y educación, hasta que el deudor alimentario esté en edad y pueda proporcionarse a sí mismo el sustento sin ningún tipo de dependencia económica, la jubilación, en cambio, proporciona un apoyo económico constante, pero para el trabajador ya retirado, cuando por la avanzada edad y el desgaste natural orgánico no permitan con el tiempo continuar prestando servicios al patrón en las condiciones de eficiencia que se

tuvieron en los años de juventud. Así, la Cuarta Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha sostenido también diverso criterio diferenciando a la pensión por jubilación de la pensión alimenticia, el criterio en comento es el siguiente:

Sexta Época

Instancia: Cuarta Sala
Fuente: Semanario Judicial de la Federación
Tomo: Quinta Parte, LXXXII
Página: 21

JUBILACIÓN, PERSISTENCIA DE LA RELACIÓN LABORAL EN CASO DE.

En supuestos de jubilación, no es en función del concepto "salario" que debe entenderse extinguida o vigente la relación de trabajo, ni tampoco la circunstancia de que se deje de prestar el servicio al patrón deja insubsistente la calidad de trabajador, pues la condición de jubilado no se opone al concepto en el cual la ley define a aquél, pues se reduce tan sólo al hecho de admitir una nueva categoría, la de trabajador jubilado. En otras palabras, en un sentido estricto, todo jubilado continúa vinculado al contrato de trabajo mientras disfrute de las prevenciones y prestaciones que dicho contrato establece y la pensión jubilatoria en forma alguna puede estimarse como una pensión alimenticia, pues ni su origen, ni su aplicación, ni sus objetivos son idénticos, sino absolutamente distintos, aparte de que se considera hoy en día, que el derecho a la jubilación es una prolongación de los efectos de toda contratación en la cual se ha establecido y constituye uno de los principios normativos de mayor fuerza en las relaciones de patronos y trabajadores.

Amparo directo 6524/63. Juan Elide Reyes de Lara. 23 de abril de 1964. Unanimidad de cuatro votos. Ponente: Angel Carvajal.

Es de notarse la contradicción entre ambos criterios, sin embargo, pueden ambos ser complementarios si se atiende que efectivamente la jubilación y los alimentos no pueden ser totalmente equiparables por tener orígenes, aplicaciones y fines distintos,

pero sí pueden equipararse ambas figuras jurídicas en cuanto que ambas son pensiones constantes que buscan garantizar la subsistencia económica a quienes tienen derecho a tales prestaciones, que fue lo que motivó a la Cuarta Sala de la Suprema Corte de Justicia para proteger jurídicamente la figura de la jubilación, pues al igual que los alimentos, constituye la subsistencia, en este caso del trabajador jubilado, y que motivó a declarar improcedente la suspensión reclamada en la ejecutoria arriba transcrita, a fin de no privar al jubilado de su único sostén económico. Otro problema que deriva de ésta última ejecutoria transcrita es el hecho de que la Cuarta Sala determinó que la relación de trabajo no termina con la jubilación, sino que en todo caso se adquiere la nueva condición de trabajador jubilado, criterio que parece motivado y fundado, si se atiende que el trabajador jubilado efectivamente continúa vinculado al contrato de trabajo en virtud de la jubilación, y a la vez existe la obligación del patrón de pagar el importe de la pensión jubilatoria, aunque debe considerarse que también en la nueva condición de jubilado el trabajador que ha obtenido tal beneficio ya no presta servicios al patrón, ni recibe a cambio salario, sino por el contrario recibe una jubilación para su retiro. Tal vez esto último motivó a que la Suprema Corte de Justicia modificara posteriormente su criterio, determinando que la jubilación sí es causa de terminación de la relación de trabajo; la ejecutoria que sostiene dicho criterio, emitida recientemente por el Noveno Tribunal Colegiado en materia de Trabajo del Primer Circuito, con sede en la ciudad de México, es el siguiente:

Novena Época

Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito
Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta
Tomo: X, Octubre de 1999
Tesis: I.9o.T.115 L
Página: 1293

JUBILACIÓN, VÍNCULO EXISTENTE DESPUÉS DE LA RELACIÓN DE TRABAJO
CON MOTIVO DE LA.

Del contenido del artículo 784 de la Ley Federal del Trabajo, en relación con la tesis de jurisprudencia número 94/99, emitida por la Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, de rubro: "JUBILACIÓN LABORAL. CARGA DE LA PRUEBA PARA DEMOSTRAR LOS HECHOS CONSTITUTIVOS DE LA ACCIÓN TENDIENTE A SU OTORGAMIENTO.", válidamente se deduce, que cuando existe pacto contractual donde se establece el beneficio de la jubilación, al terminar la relación de trabajo comienza otra como jubilado de la empresa o establecimiento; luego es evidente que ésta debe conservar los documentos que corroboren esa relación, ya que cuenta con mejores condiciones y elementos para ello; de ahí que en los casos en que se esté frente a reclamos relativos a la jubilación y prestaciones accesorias, es inaplicable la última parte de lo dispuesto por el artículo 804 de la Ley Federal del Trabajo, supuesto que si bien terminó la relación de trabajo subsiste otra de carácter contractual, que obliga al patrón, para el caso de controversia, en los mismos términos del referido artículo 784 de la ley laboral en cita.

NOVENO TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA DE TRABAJO DEL PRIMER CIRCUITO.

Amparo directo 10209/99. Ferrocarriles Nacionales de México. 22 de septiembre de 1999. Unanimidad de votos. Ponente: Emilio González Santander. Secretario: José Roberto Córdova Becerril.

Consideramos que la jubilación en efecto es una forma de terminar la relación de trabajo, en tanto que implica el retiro del trabajador de las labores al servicio de su patrón, y también la causa por la que deja de percibir la contraprestación de su salario, pero también es cierto que si termina la relación de trabajo, de inmediato comienza otra relación entre el trabajador ya como jubilado y su patrón como obligado a cubrirle la pensión jubilatoria, por lo que subsisten los efectos del contrato de trabajo respecto del derecho del trabajador jubilado a recibir su correspondiente pensión, efecto y consecuencia necesariamente del contrato de trabajo.

Según los diversos requisitos necesarios para gozar de una pensión por jubilación, pactados en los Contratos Colectivos de Trabajo, y en otros casos en la Ley, como es el caso en nuestro país de los trabajadores al servicio de Estado, algunos autores²⁰ suelen clasificar a la jubilación en varios grupos, siendo los más comunes: la jubilación ordinaria o por antigüedad, por edad avanzada, voluntaria, forzosa, por invalidez y por incapacidad profesional.

La jubilación es un derecho derivado de la antigüedad del trabajador al servicio del patrón, motivo por el que siempre se pactan en los Contratos Colectivos de Trabajo un mínimo de años de servicio del trabajador, independientemente de su edad en este caso, para gozar del derecho a una pensión jubilatoria, siendo la jubilación obtenida por medio de la antigüedad en el trabajo la que suele denominarse como ordinaria; comúnmente se pactan como mínimo 30 años de servicio, gozando las mujeres en ocasiones de un beneficio mayor al requerir menos años de servicio, suelen pactarse 25 ó 28 años de servicio para las mujeres, excepcionalmente en algunos casos llegan pactarse como requisito una antigüedad todavía menor, verbigracia 25 años de servicio para los varones y 20 para las mujeres. Y es designada comúnmente a la jubilación por antigüedad como "ordinaria", precisamente porque es primordialmente un derecho generado por la antigüedad en el trabajo; pueden pactarse otras causas para otorgar el beneficio jubilatorio, como la edad avanzada, la invalidez o la incapacidad profesional, pero siempre se pactan conjuntamente con la edad avanzada mínima o con el siniestro necesario para gozar de la pensión, de un mínimo de años de servicio, de antigüedad, que en estos otros casos es el requisito generador conjuntamente con las otras circunstancias de enfermedad o edad para gozar de una pensión por jubilación, desde luego en estos casos el mínimo de años de servicio suele ser menor, verbigracia la mitad, 15 años, además del estado de invalidez, incapacidad o edad avanzada; por lo que teniendo también el requisito de antigüedad en

²⁰ Luis ALCALÁ ZAMORA Y CASTILLO, y Guillermo CABANELLAS DE TORRES, *ob. cit.*, tomo III, pp.517 y ss.; y en Santiago BARAJAS MONTES DE OCA, del INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURÍDICAS, "Jubilación, *ob. cit.*", tomo 3, pp. 1838 y ss.

estas formas de obtener la jubilación, la prestación sigue conservando su característica esencial de ser un derecho generado por antigüedad, sin desnaturalizarlo.

Acostumbra pactarse también, como acabamos de mencionar, la oportunidad de generar el derecho al beneficio de la jubilación para los trabajadores que ingresan tardíamente a laborar en la empresa, cuando llegan pronto a una edad en que la capacidad física para laborar no pueda responder igual que en la juventud, y no se tiene el mínimo de años de servicio requeridos para obtener la jubilación ordinariamente; en estos casos se suele pactar el otorgamiento de la jubilación por edad avanzada, comúnmente se señalan los 60 o 65 años de edad, en algunos casos hasta los 70 años, señalando también como requisito de antigüedad un mínimo de años menor que en el caso de la jubilación ordinaria, verbigracia, 10 o 15 años de servicio en la empresa. En algunos Contratos Colectivos de Trabajo suelen pactarse además cláusulas que establecen una edad límite para continuar prestando los servicios dentro de la empresa, normalmente 65 o 70 años de edad, por lo que llegando a la edad límite señalada, el patrón tiene derecho según lo pactó, a retirar al trabajador del servicio activo otorgándole la jubilación que le corresponde. Incluso se llega a acordar en los Contratos de Trabajo la posibilidad de establecer un margen de edad en el que la jubilación puede ser solicitada voluntariamente por el trabajador o en todo caso continuar trabajando, pero sólo hasta que alcance cierta edad límite, donde entonces el patrón podrá jubilar al trabajador. La finalidad de dichas cláusulas que establecen una jubilación obligatoria a cierta edad, pueden estar motivadas en dar oportunidad a los trabajadores jóvenes para correr escalafones y obtener ascensos; según criterio de la Cuarta Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación la jubilación es un derecho de los trabajadores para asegurar su subsistencia, pero también que es un derecho de los patrones el retirar y jubilar a trabajadores que no reúnen las condiciones necesarias de aptitud para continuar trabajando, el criterio es el sustentado en la ejecutoria del rubro "JUBILACION, CARACTER DE LA.", al resolver el amparo directo 3315/60, y que transcribimos ya con antelación, en el punto número 1 de este mismo capítulo. Sin embargo debe tenerse cuidado de establecer las condiciones en que el patrón pueda jubilar a un trabajador contra la voluntad de éste, pues tal facultad no es totalmente discrecional

para el patrón en tanto pueda violentar la libertad de trabajo consagrada en el artículo 5° de nuestra Constitución federal vigente, pues en todo caso también debe tomarse en cuenta que la jubilación es un derecho de los trabajadores, y nadie puede ser obligado a ejercer un derecho contra su voluntad; la misma Cuarta Sala de la Suprema Corte de Justicia, en evidente contradicción con el criterio sostenido en la referida ejecutoria del rubro "JUBILACION, CARACTER DE LA.", anteriormente transcrita, emitió posteriormente la siguiente ejecutoria:

Séptima Época

Instancia: Cuarta Sala

Fuente: Semanario Judicial de la Federación

Tomo: 217-228 Quinta Parte

Página: 37

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

JUBILACION, DERECHO A LA. ES OPTATIVO PARA EL TRABAJADOR.

La jubilación es un derecho establecido contractualmente en favor de los trabajadores y nadie puede ser obligado a ejercer sus derechos en contra de sus propios intereses; por lo tanto, si el patrón y sindicato convienen en jubilar por vejez a un trabajador, sin que éste haya otorgado su consentimiento, dicha jubilación es nula.

Amparo directo 7603/86. Manuel Ortiz González. 11 de noviembre de 1987. Cinco votos.

Ponente: Felipe López Contreras. Secretario: Jorge Fermín Rivera Quintana.

Volúmenes 205-216, página 33. Amparo directo 8300/85. Santiago Rodríguez Méndez. 4 de junio de 1986. Cinco votos. Ponente: Leopoldino Ortiz Santos. Secretario: Mario Roberto Cantú Barajas.

Aún con la evidente contradicción entre ambos criterios, pueden éstos ser compatibles, si se atiende primero que se haya pactado en el contrato de trabajo tal posibilidad de jubilar a un trabajador que llegó a cierta edad, pues si no se pactó es

evidente la violación a la libertad de trabajo, pero también debe atenderse que el patrón puede ofrecer la jubilación a su trabajador en edad avanzada, no como una limitación a su libertad de trabajo, sino como una medida tendiente a proteger la salud de su trabajador, si el natural desgaste ocasionado por el trabajo continuo y por la edad, no le permite más desempeñar funciones dentro de la empresa, de manera que el trabajador no esté en posibilidades de ser ya productivo y además esté en riesgo su salud, desde luego que en caso de controversia tal supuesto deberá acreditarlo el patrón, atendiendo el principio de la carga probatoria establecido en el artículo 784 de la Ley Federal del Trabajo, por contar el patrón con más y mejores elementos de prueba, y además por que tiene la obligación procesal de acreditar su afirmación.

Otros requisitos para obtener el beneficio jubilatorio pactados comúnmente en los Contratos Colectivos de Trabajo, dan lugar para obtener la pensión jubilatoria en casos de riesgo profesional o por estado de invalidez. En caso de que algún trabajador haya sufrido algún accidente de trabajo o una enfermedad profesional, que sea permanente, o incluso progresiva, y que por tal motivo no pueda desempeñar normalmente las labores habituales dentro de la empresa, puede obtener el beneficio de su jubilación, si acredita tener un mínimo de años de servicio menor a los necesarios para la jubilación ordinaria, suele pactarse normalmente 10 o 15 años como mínimo, además de la existencia del estado de incapacidad permanente, puede ser total o parcial, derivado del riesgo profesional. De igual modo, acostumbra pactarse también el derecho a obtener la jubilación en casos de que exista estado de invalidez, esto es, cuando la incapacidad para laborar no proviene de riesgo profesional, sino de alguna enfermedad o accidente del orden general, y ajeno por lo tanto en cuanto a sus causas u origen, a la relación de trabajo, siempre que la enfermedad o accidente del orden general no le permita al trabajador continuar desempeñando sus labores de manera normal o implique algún riesgo mayor para el trabajador, se acostumbra acordar incluso en algunos Contratos Colectivos, que ya se trate del estado de incapacidad profesional como del estado de invalidez, sean reconocidos éstos por el Instituto Mexicano del Seguro Social, como condición para que el patrón otorgue la jubilación; desde luego que también en este caso se suele pactar un

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

mínimo de años de servicio para gozar de la jubilación por invalidez, menor al tiempo ordinario, que puede ser igual que para los casos de riesgo profesional, un mínimo, verbigracia de 10 o de 15 años de antigüedad, motivo por que suele denominársele a éste tipo de jubilaciones como anticipadas.

Siendo la jubilación un derecho que nace primordialmente de la antigüedad en el trabajo, es por lo tanto de carácter imprescriptible, y pueden por lo tanto reclamarse acciones derivadas de la jubilación en cualquier tiempo, por tratarse de una prestación de tracto sucesivo; lo anterior tomando en cuenta que la antigüedad intrínsecamente no es un derecho, sino un hecho que tiene un principio que es la fecha en que el trabajador comenzó a prestar los servicios, que va aumentando con los días que continuamente siga prestando al patrón, y que tiene también un fin que es la fecha de retiro del trabajador, en la que deja de aumentar su antigüedad, y este hecho es generador de diversos derechos, entre ellos la jubilación, de ahí su carácter imprescriptible, pues el derecho de ejercitar las acciones relacionadas con la antigüedad nacen cuando la antigüedad es negada o reconocida una inferior, y como consecuencia negado o disminuido el respectivo derecho nacido de esta antigüedad. Al respecto, la Cuarta Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación expresó en ese sentido su criterio, al emitir la ejecutoria que se transcribe enseguida:

Quinta Época

Instancia: Cuarta Sala
Fuente: Semanario Judicial de la Federación
Tomo: CXXI
Página: 2410

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANTIGÜEDAD, LOS DERECHOS QUE NACEN DE ELLA SON IMPRESCRIPTIBLES.

Los derechos nacidos de la antigüedad, tales como la jubilación, aumento en los días de vacaciones, etc., son imprescriptibles, mientras el trabajador dure al servicio de la

empresa, ya que la antigüedad en sí no es un derecho, sino un hecho que tiene un principio, que es la fecha en que se comienza a prestar los servicios, y que día a día va engrosándose con los que continúen prestándose en el tiempo. Sin embargo, cuando una empresa se niega a reconocer el hecho preciso de una antigüedad, o lo reconoce en forma diferente a la pretendida por el trabajador, nace para éste el derecho de ejercitar la acción pertinente para que se le reconozca su antigüedad en la forma debida, y este derecho a ejercitar una acción, aunque ligado con la antigüedad, si es prescriptible, y el término corre en la forma determinada por la Ley Federal del Trabajo.

Amparo directo en materia de trabajo 3165/53. Alfaro Rodríguez Silverio. 24 de septiembre de 1954. Unanimidad de cinco votos. Relator: Agapito Pozo.

Es por lo tanto evidente el carácter imprescriptible del derecho de jubilación, por nacer ésta de la antigüedad del trabajador al servicio de su patrón; pero también lo es por ser la jubilación una prestación de tracto sucesivo, esto es, que tiene una ejecución periódica, es un derecho que nace día con día durante toda la vida del trabajador retirado y con derecho a la jubilación, su cumplimiento y correspondiente pago no se extinguen en forma inmediata en una sola vista, sino que su cumplimiento debe ser periódico y permanente, lo que hace que por esta característica de la jubilación de ser de tracto sucesivo, el derecho de jubilación sea imprescriptible; sin embargo, aunque el derecho de jubilación intrínsecamente considerado es imprescriptible, no lo son las acciones que nazcan del derecho de jubilación, las que tienen un término prescriptivo, establecido por el artículo 516 de la Ley Federal del Trabajo en razón de un año, por lo que atendiendo a la naturaleza de la jubilación de ser de tracto sucesivo, después de un año de retirado de las labores el trabajador con derecho al beneficio jubilatorio, tiene derecho a reclamar el otorgamiento de su jubilación y el pago de las pensiones adeudadas con anterioridad a un año de la fecha en que presente su reclamación, así como las posteriores que se sigan generando, pero no las anteriores que hayan excedido del término de un año señalado en la Ley; de igual modo en el supuesto en que un trabajador jubilado recibe sólo una parte reducida del importe que en total le corresponde por su pensión, tiene derecho a

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

reclamar las diferencias que el patrón le adeuda hasta con un año de anterioridad a la fecha en que presente su reclamación, así como las diferencias que continúe adeudando de las pensiones que se sigan generando con posterioridad, no así de las diferencias anteriores que excedan del término prescriptivo de un año contemplado en la Ley. Así lo determinó la Suprema Corte de Justicia, tanto a través de los Tribunales Colegiados de Circuito, como de la Segunda Sala, como se aprecia en las siguientes tesis:

Octava Época

Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito
Fuente: Gaceta del Semanario Judicial de la Federación
Tomo: 86-1, Febrero de 1995
Tesis: I.1o.T. J/75
Página: 21

JUBILACION. IMPRESCRIPTIBILIDAD DE LAS ACCIONES RELATIVAS A LA PENSIÓN.

Las pensiones jubilatorias que fincan algunos contratos de trabajo a cargo de los patrones, se equiparan en cierta forma a la obligación de dar alimentos, ya que en ambos casos se trata de proporcionar a personas que no tienen plena capacidad para obtener sustento, determinadas prestaciones que los ayuden a subsistir. Consecuentemente, las acciones que tienden a obtener la pensión jubilatoria o la fijación correcta de la misma, no prescriben, pues la privación del pago de la pensión o el otorgamiento de una inferior a la que realmente corresponde, son actos de tracto sucesivo que se producen día a día, por lo que, en realidad, el término para ejercitar esas acciones comienza a computarse todos los días, lo que hace que sea imprescriptible el derecho para ejercitarlas. Lo que prescribe en términos del artículo 516 de la Ley Federal del Trabajo, es la acción para cobrar las pensiones que se hubieran dejado de pagar o la diferencia cuando se trate de un pago incorrecto, cuando esas pensiones o diferencias se hubieran causado con anterioridad a un año contando a partir de la presentación de la demanda.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

PRIMER TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA DE TRABAJO DEL PRIMER CIRCUITO.

Amparo directo 2125/93. Ferrocarriles Nacionales de México. 6 de mayo de 1993. Unanimidad de votos. Ponente: Roberto Gómez Argüello. Secretario: Angel Salazar Torres.

Amparo directo 5261/93. Teotimo Estrada Aranda. 12 de agosto de 1993. Unanimidad de votos. Ponente: Horacio Cardoso Ugarte. Secretaria: Ma. Guadalupe Villegas Gómez.

Amparo directo 5411/93. Ferrocarriles Nacionales de México. 19 de agosto de 1993. Unanimidad de votos. Ponente: Horacio Cardoso Ugarte. Secretaria: Ma. Guadalupe Villegas Gómez.

Amparo directo 4361/94. Ferrocarriles Nacionales de México. 26 de mayo de 1994. Unanimidad de votos. Ponente: Roberto Gómez Argüello. Secretario: Francisco O. Escudero Contreras.

Amparo directo 11291/94. Ricardo León Rodríguez Islas. 12 de enero de 1995. Unanimidad de votos. Ponente: María Simona Ramos Ruvalcaba. Secretario: Jesús González Ruiz.

Novena Época

Instancia: Segunda Sala
Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta
Tomo: IX, Enero de 1999
Tesis: 2a./J. 2/99
Página: 92

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

JUBILACIÓN. EL DERECHO PARA OBTENER SU PAGO ES IMPRESCRIPTIBLE, PERO NO EL DERECHO A LAS PENSIONES VENCIDAS Y NO RECLAMADAS, QUE PRESCRIBE EN UN AÑO.

El derecho a la jubilación es una prestación que no tiene fundamento en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos ni en la Ley Federal del Trabajo, sino en el acuerdo de voluntades de patrones y trabajadores, es decir, se trata de una prestación extralegal, y consiste en el derecho que tiene el trabajador para obtener el pago de una pensión, por antigüedad, a partir de que concluye la relación de trabajo; por lo que debe entenderse que el derecho para reclamar su pago no es susceptible de prescribir, en virtud de que se trata de una prestación que se devenga diariamente, prescribiendo únicamente las acciones para demandar el pago de las pensiones vencidas y no reclamadas dentro de un año, en términos del artículo 516 de la Ley Federal del Trabajo, que señala el plazo genérico de prescripción.

Contradicción de tesis 2/97. Entre las sustentadas por los Tribunales Colegiados Primero y Segundo del Décimo Noveno Circuito. 18 de noviembre de 1998. Cinco votos. Ponente: Mariano Azuela Güitrón. Secretario: Ernesto Martínez Andreu.

Tesis de jurisprudencia 2/99. Aprobada por la Segunda Sala de este Alto Tribunal, en sesión pública del dieciocho de noviembre de mil novecientos noventa y ocho.

De sus propias características de ser el derecho de jubilación de tracto sucesivo y de carácter imprescriptible, se desprende también que si el trabajador ha generado con su antigüedad y demás requisitos contractuales el derecho a obtener el beneficio jubilatorio, lo puede ejercitar en el momento en que lo desee, independientemente de que se encuentre laborando, o haya sido separado del servicio por despido justificado o injustificado, renuncia, supresión de su plaza, indemnización o cualquier otra causa, pues se trata de un derecho que se genera por su antigüedad, de manera natural por el transcurso del tiempo al servicio del patrón, no por la terminación misma de la relación de trabajo o por su rescisión, por lo que si el trabajador ha reunido

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

los años de servicio necesarios y demás requisitos contractuales, tiene derecho a obtener su jubilación independientemente de que haya dejado de trabajar por cualquier causa, y del tiempo que lleve separado del servicio, pues se trata de un derecho adquirido por el trabajador, que es además imprescriptible, y como todos los derechos derivados del trabajo, irrenunciable. Así lo determinó la Cuarta Sala de nuestro máximo órgano judicial federal, al emitir el siguiente criterio jurisprudencial:

Séptima Época

Instancia: Cuarta Sala
Fuente: Semanario Judicial de la Federación
Tomo: 199-204 Quinta Parte
Página: 45

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

JUBILACIÓN, CUANDO SE GENERA EL DERECHO PARA OBTENERLA, NO SE PIERDE POR SEPARACIÓN DEL SERVICIO.

Si el trabajador ha cumplido con los requisitos establecidos en el contrato colectivo del trabajo para obtener la jubilación, se estima que ha generado el derecho para gozar de ese beneficio, independientemente de que se encuentre separado del servicio.

Volúmenes 127-132, página 40. Amparo directo 780/79. Modesto Ramírez Pavón. 27 de agosto de 1979. Cinco votos. Ponente: Alfonso López Aparicio. Secretario: Jesús Luna Guzmán.

Volúmenes 169-174, página 29. Amparo directo 1490/83. Ferrocarriles Nacionales de México. 8 de junio de 1983. Unanimidad de votos. Ponente: Alfonso López Aparicio. Secretario: Jorge Olivera Toro y Alonso.

Volúmenes 181-186, página 27. Amparo directo 5036/83. Ferrocarriles Nacionales de México. 11 de enero de 1984. Cinco votos. Ponente: Julio Sánchez Vargas. Secretario: Jesús Luna Guzmán.

Volúmenes 181-186, página 27. Amparo directo 6330/83. Gonzalo Escobar Pineda. 11 de enero de 1984. Cinco votos. Ponente: Fausta Moreno Flores. Secretaria: María Edith Cervantes Ortiz.

Volúmenes 199-204, página 27. Amparo directo 7777/83. Ferrocarril del Pacífico, S.A. de C.V. 11 de septiembre de 1985. Unanimidad de cuatro votos. Ponente: Alfonso López Aparicio. Secretario: Rolando Rocha Gallegos.

Inclusive, el hecho de que el trabajador jubilado se encontrase retirado del trabajo para su patrón, no significa que dejó de pertenecer al sindicato de los trabajadores que celebraron el Contrato Colectivo de Trabajo con el patrón, en virtud de que se trata de situaciones distintas la separación del trabajo por jubilación y la calidad de miembro sindicalizado, pues incluso subsisten los efectos del Contrato Colectivo para el patrón y el trabajador por lo que respecta a la jubilación otorgada, además de que las causas para dejar de pertenecer a la asociación sindical son distintas de la calidad de trabajador activo que tenga o deje de tener con respecto de su patrón, pues en todo caso el trabajador deja de pertenecer a su sindicato por renuncia, muerte o expulsión, no por terminar una relación de trabajo como consecuencia de la jubilación; por lo tanto, un trabajador jubilado tiene derecho a ser asesorado y representado por su sindicato, en virtud de que la jubilación no le hizo perder su condición de miembro del sindicato. En tal sentido nuestro máximo Tribunal Federal emitió la siguiente jurisprudencia por contradicción de tesis:

Novena Época

Instancia: Segunda Sala
Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta
Tomo: VI, Julio de 1997
Tesis: 2a./J. 26/97
Página: 146

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

SINDICATOS. LA JUBILACIÓN DE UN TRABAJADOR NO LE HACE PERDER LA CALIDAD DE MIEMBRO SINDICALIZADO.

El artículo 364 de la Ley Federal del Trabajo señala que para la constitución de un sindicato de trabajadores es requisito legal indispensable que se integre con veinte trabajadores en servicio activo; exigencia que aparece también en el artículo 360, fracciones II, III y IV, de la citada ley, pues al hacerse mención de los sindicatos de trabajadores de empresa, industriales o nacionales de industria (artículo 360, fracciones II, III y IV), se utiliza la expresión "que presten sus servicios". Sin embargo, el incumplimiento de este requisito sólo da lugar a la negativa del registro correspondiente, en términos del artículo 366, fracción II, de la Ley Federal del Trabajo; e inclusive, en términos de lo dispuesto en el artículo 369, fracción II, de la propia ley, a la cancelación de dicho registro cuando ya no se cuente con el número de trabajadores en activo necesarios para la constitución del sindicato. Por tanto, si de conformidad con lo dispuesto en los artículos 360, 364, 365, 366 y 369 de la Ley Federal del Trabajo, para permanecer como miembro de un sindicato de trabajadores no se requiere, necesariamente, ser un trabajador en activo, cuando este carácter desaparece porque la relación de trabajo ha concluido en definitiva, lo que sucede cuando el trabajador obtiene la jubilación, no se pierde la calidad de sindicalizado, pues ninguna disposición de la Ley Federal del Trabajo establece que un trabajador, a partir de que obtiene la jubilación, deja de fungir como miembro del sindicato de que se trate, ya que esto sólo puede ocurrir en tres casos: por renuncia, muerte o expulsión del trabajador. Además de que el artículo 356 de la referida ley, interpretado con base en los principios de justicia social, conduce a establecer que el estudio, el mejoramiento y la defensa de los intereses de la clase trabajadora conllevan a la búsqueda y fortalecimiento de un derecho individual del trabajo y una seguridad social digna y suficiente para cada uno de sus miembros, que no se agota en la conquista de derechos y beneficios con motivo de la prestación inmediata del servicio personal subordinado, sino que va más allá, pues está también encaminada a la obtención de derechos y beneficios en favor de quien realizó durante un tiempo prolongado ese servicio y recibió con posterioridad su jubilación, cuya satisfacción cabal no sólo debe confiarse al propio trabajador jubilado -por lo general mermado en sus condiciones físicas debido al

desgaste orgánico realizado-, sino también al sindicato al que pertenece, en tanto que con ello este último puede preservar con mayor eficacia su tutela.

Contradicción de tesis 59/96. Entre las sustentadas por el Primer y Segundo Tribunales Colegiados del Décimo Quinto Circuito. 13 de junio de 1997. Cinco votos. Ponente: Juan Díaz Romero. Secretario: Alejandro Sánchez López.

Tesis de jurisprudencia 26/97. Aprobada por la Segunda Sala de este alto tribunal, en sesión pública de trece de junio de mil novecientos noventa y siete, por unanimidad de cinco votos de los Ministros Juan Díaz Romero, Sergio Salvador Aguirre Anguiano, Guillermo I. Ortiz Mayagoitia, Mariano Azuela Gúitrón y Presidente Genaro David Góngora Pimentel.

Siendo la jubilación una causa contractual de terminación de la relación de trabajo, donde la condición del trabajador respecto de su empresa cambian, de existir una relación donde el trabajador desarrolla un trabajo personal subordinado a cambio de un salario, a otra en la que el trabajador deja de laborar para el patrón y en cambio recibe su pensión jubilatoria como una compensación por sus años de servicio y para su subsistencia en sus años de retiro; se deduce entonces que la pensión de jubilación no constituye un salario para el jubilado por no ser una contraprestación por su trabajo, sino que por el contrario, para que tenga derecho a la jubilación, además de tener una determinada antigüedad en el trabajo, debe dejar de trabajar, por lo que la pensión por jubilación no puede considerarse como el salario que sigue percibiendo el trabajador después de su jubilación, pues sus características son distintas. Sin embargo, ello no impide que un trabajador jubilado pueda trabajar en otra empresa distinta y obtener un salario, pues el derecho a obtener la jubilación deriva de su antigüedad al servicio de un determinado patrón, y es éste patrón el obligado a pagar la pensión como un reconocimiento de esa antigüedad a su servicio, y cuya relación es ajena a las demás empresas donde pueda laborar el trabajador jubilado, acorde con su derecho a la libertad de trabajo; la jubilación a cargo de un patrón y el salario por el trabajo prestado a otro, pueden en consecuencia

subsistir en nuestro derecho del trabajo. Al respecto nuestro máximo tribunal emitió el siguiente criterio, que aunque lo concretiza refiriendo al trabajo desempeñado por un trabajador para la federación, y a la jubilación otorgada por laborar en una entidad, dicho criterio es válido incluso para patrones particulares, interpretándola de manera extensiva, el criterio referido es el que transcribe a continuación:

Quinta Época

Instancia: Segunda Sala

Fuente: Semanario Judicial de la Federación

Tomo: LIV

Página: 874

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

PENSIONES, COMPATIBILIDAD DE LAS, CON OTRO TRABAJO.

El empleo que una persona desempeñe en la Federación, no puede considerarse incompatible con la jubilación a que tenga derecho y se le haya otorgado en un Estado, porque ésta tiene, como motivo legal, el servicio prestado al mismo, por el tiempo necesario para obtenerla, y el sueldo de la Federación, compensa servicios actuales, en empleo de nombramiento federal.

Amparo administrativo en revisión 4668/37. Alcalá Filomeno Z. 22 de octubre de 1937. Unanimidad de cuatro votos. Relator: José María Truchuelo.

Vista la naturaleza jurídica de la jubilación, de ser contractual y una obligación a cargo del patrón de pagar la pensión a su trabajador como un reconocimiento de su antigüedad en el trabajo, y para que subsista el trabajador en su retiro de las labores, generado por los años laborados por el trabajador al servicio de éste determinado patrón, y que hacen sus propias características que sea compatible incluso con otro trabajo y por lo tanto con un salario; su propia naturaleza contractual hace a la jubilación compatible incluso con otros sistemas de pensiones, como los otorgados por las instituciones de seguridad social, atendiendo que son distintas las causas que originan a la jubilación de las

que originan a las otras pensiones como pueden ser verbigracia, las pensiones por incapacidad permanente o por invalidez, y por lo tanto ambas pueden subsistir por ser compatibles.

3.- SU DIFERENCIA CON LOS DIVERSOS SISTEMAS DE PENSIONES.

La pensión por jubilación frecuentemente suele ser equiparada con los seguros sociales, o en otros casos confundida con éstos; en realidad aunque éstos regímenes de pensiones y la jubilación tienen el mismo fin de asegurar la subsistencia del trabajador cuando ya no pueda laborar, y en todos los casos se trate de pensiones periódicas; el origen y la naturaleza jurídica de cada pensión y de la jubilación son diferentes, lo que hace que la jubilación pueda ser compatible con cualquiera de las pensiones de los seguros sociales.

Las principales diferencias entre la jubilación y los seguros sociales están en que la jubilación para los trabajadores particulares es una prestación totalmente contractual, y por lo tanto, su otorgamiento y pago corren a cargo del patrón que así se obligó con sus trabajadores; los seguros sociales, por el contrario, tienen su origen en el artículo 123 constitucional y en la Ley, y su otorgamiento y pago no corren a cargo directamente del patrón, sino de las instituciones de seguridad social que se subrogan en la obligación del patrón de proporcionar asistencia médica y otras prestaciones sociales a sus trabajadores. Otra diferencia es la forma de integrar los fondos tanto de la jubilación como de las pensiones de los seguros sociales; la jubilación al ser una obligación directa del patrón, debe éste prever la integración de los fondos de jubilaciones para sus trabajadores, o bien se integran éstos fondos con aportaciones tanto patronales como de los obreros, según se haya pactado de un modo u otro en los Contratos Colectivos de Trabajo; los fondos para las pensiones de los seguros sociales se integran por medio de las cotizaciones que reporta el patrón al instituto respectivo, conformadas con aportaciones de los

trabajadores, de los patrones y del Gobierno en su caso, en los términos de la Ley respectiva.

Otra diferencia importante está en el tipo de pensión y los requisitos establecidos para obtenerla. Considerando el sistema de pensiones establecido en la Ley del Seguro Social que entró en vigor a partir del 1° de julio de 1997, se tiene contemplado en dicho ordenamiento el seguro de riesgos de trabajo, en el que un asegurado que haya sufrido algún riesgo profesional tiene derecho a recibir, además de las correspondientes prestaciones en especie como asistencia médica, hospitalización, aparatos médicos y rehabilitación, de prestaciones en dinero según el grado de incapacidad que haya sufrido, sea ésta temporal o permanente, y esta última sea parcial o total permanente; así conforme al artículo 58 de la Ley del Seguro Social vigente, en caso de que el accidente profesional haya traído un estado de incapacidad permanente total, el asegurado tiene derecho a recibir una pensión mensual definitiva equivalente al 70% del salario en que estuviese cotizando ("en el momento de ocurrir el riesgo", según lo aclaró el Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley del Seguro Social, publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 20 de diciembre de 2001, y en vigor a partir del día siguiente de su publicación); en caso de que la incapacidad permanente total se hubiese originado por enfermedad profesional, para determinar el monto de la pensión debe calcularse el promedio del salario diario de cotización del asegurado de las 52 últimas semanas o las que tenga si el tiempo de estar asegurado fuese menor al momento del riesgo; Si la incapacidad fuera permanente parcial la pensión se debe calcular conforme a los porcentajes de incapacidad establecidos en la Tabla de Valuación de Incapacidades Permanentes contenida en el artículo 514 de la Ley Federal del Trabajo, con base en el monto de la pensión que le correspondería al asegurado en caso de incapacidad permanente total; y si el grado de incapacidad fuese del 25% o menor a éste se le debe pagar una indemnización global equivalente a cinco anualidades de la pensión que le hubiese correspondido. Conforme a lo dispuesto por los artículos Tercero y Undécimo Transitorios de la Ley del Seguro Social vigente el asegurado que haya cotizado al Instituto con anterioridad a la fecha de entrada en vigor de la Ley, al cumplirse los

supuestos para el disfrute de esta pensión puede optar por el beneficio establecido en la Ley actual o bien del establecido en la Ley "que se deroga" según el término empleado en la Ley vigente, aunque terminológicamente sea más correcto hablar de "abrogación", y que estuvo vigente del 1º de abril de 1973 al 30 de junio de 1997, la cual establecía los mismos requisitos que la Ley vigente para el otorgamiento de una pensión por incapacidad permanente, sea parcial o total, siendo la diferencia primordial entre uno y otro régimen, la del órgano encargado del pago de la pensión, pues mientras conforme a la Ley anterior del Seguro Social, era, y lo sigue siendo para los pensionados bajo ese régimen, el propio Instituto Mexicano del Seguro Social el encargado del pago de las pensiones, conforme a lo establecido por la Ley actual el pago en el régimen vigente es a cargo de la institución de seguros que elija el trabajador. De lo anterior se desprende que el seguro de riesgos de trabajo es esencialmente diferente de la jubilación, primero porque mientras el seguro de riesgos de trabajo tiene su origen en el artículo 123 Constitucional y en la Ley reglamentaria, la jubilación se origina al ser pactada entre el patrón y sus trabajadores en el Contrato Colectivo de Trabajo; mientras la pensión por incapacidad permanente, parcial o total, debe pagarla el Instituto Mexicano del Seguro Social o conforme a la Ley actual la institución de seguros que elija el asegurado, la jubilación en cambio es una obligación a cargo del patrón y le corresponde a éste su pago; y mientras el seguro de riesgos de trabajo debe otorgarse al trabajador asegurado que ha sufrido algún riesgo profesional, independientemente de su antigüedad en el trabajo, e inclusive independientemente del número de cotizaciones que tenga reconocidas ante el Instituto, la jubilación necesariamente se otorga cuando el trabajador tiene una determinada antigüedad al servicio de su patrón, y aunque suele pactarse en algunos casos el derecho a la jubilación por riesgo profesional, reduciéndose considerablemente por este motivo la antigüedad requerida para el disfrute de la jubilación, sigue siendo la jubilación un derecho adquirido primordialmente por antigüedad al servicio del patrón.

Otra de las pensiones contempladas en la Ley del Seguro Social es el seguro de invalidez y vida. Conforme a lo dispuesto por el artículo 119 de la Ley del Seguro Social vigente un trabajador asegurado presenta estado de invalidez, cuando se

presentan dos circunstancias, la primera, que se halle imposibilitado para procurarse, mediante un trabajo igual, una remuneración superior al 50% de su remuneración habitual percibida durante el último año de trabajo, y la segunda, que esa imposibilidad remuneratoria mediante el trabajo sea a consecuencia de una enfermedad o accidente no profesionales; como consecuencia del estado de invalidez, el asegurado tiene derecho, además de prestaciones en especie como asistencia médica, asignaciones familiares y ayuda asistencial, a que se le pague una pensión mensual; para tener derecho al pago de esta pensión así como de las prestaciones en especie, la Ley señala como requisito que el asegurado tenga acreditado el pago de 250 semanas de cotización; la nueva Ley habla actualmente de la posibilidad de determinar con porcentajes el estado de invalidez al señalar que si se determina el 75% o más de invalidez sólo se requiere un mínimo de 150 semanas de cotización del asegurado; la forma como debe de cuantificarse la pensión por invalidez debe ser según el artículo 141 de la Ley, al 35% del promedio de los salarios de las últimas 500 cotizaciones ("o las que tuviere siempre que sean suficientes para ejercer el derecho", según lo estableció el Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley del Seguro Social, publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 20 de diciembre de 2001, y en vigor a partir del día siguiente de su publicación) y se actualizan conforme al Índice Nacional de Precios al Consumidor, señalando la Ley que para su pago el asegurado debe contratar a la institución de seguros que elija, y que el Instituto calculará el monto constitutivo para la contratación. De manera similar a la pensión por riesgo profesional, conforme a lo dispuesto por el artículo Tercero Transitorio de la Ley del Seguro Social vigente, el asegurado que haya cotizado ante el Instituto con anterioridad al 1° de julio de 1997 en que entró en vigor la Ley, puede optar para el otorgamiento de su pensión por invalidez por el beneficio de la Ley vigente o por el establecido en la Ley del Seguro Social anterior, que comprendía al seguro de invalidez con los mismos requisitos para determinar dicho estado, sin la aclaración final que existe en el actual artículo 119 de que la declaración de invalidez la debe hacer el Instituto, y señalaba como mínimo de cotizaciones la de 150 para gozar del beneficio, además de que era y para los pensionados por invalidez bajo el anterior régimen sigue siendo el Instituto Mexicano del Seguro Social el obligado a pagar las pensiones, las que se calculaban

conforme a cuantías básicas e incrementos anuales según una tabla de grupos de salarios contenida en el artículo 167 de la anterior Ley del Seguro Social. Desprendiéndose también que la pensión por invalidez que otorga el Instituto Mexicano del Seguro Social también es diferente de la jubilación, en cuanto a su origen esencialmente del artículo 123 constitucional y de la Ley reglamentaria, mientras la jubilación es contractual; la pensión por invalidez corre a cargo o del Instituto Mexicano del Seguro Social o actualmente de las instituciones de seguros a elección del trabajador, mientras la jubilación es una obligación patronal; y sobre todo por que la pensión por invalidez se otorga cuando el asegurado que tiene un mínimo de cotizaciones ante el Instituto señaladas en la Ley sufre de un accidente o enfermedad del orden general que le impide obtener una remuneración determinada en la misma Ley independientemente de sus años de servicio, mientras que la jubilación es un derecho adquirido esencialmente por antigüedad, aunque puede pactarse también el derecho a la jubilación anticipada por estado de invalidez, el requisito de la antigüedad para la jubilación puede reducirse pero no deja de tener importancia para el otorgamiento de esta prestación a cargo del patrón. Al respecto la Suprema Corte de Justicia, a través de los Tribunales Colegiados de Circuito, determinó que la jubilación y la invalidez son en esencia distintos, como se aprecia en la siguiente ejecutoria, en la que cabe aclarar que el artículo 128 de la Ley del Seguro Social que invoca el criterio en comento, es de la Ley que estuvo vigente de 1973 a 1997, y que corresponde al actual artículo 119 de la Ley vigente, el criterio es el siguiente:

Séptima Época

Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito
Fuente: Semanario Judicial de la Federación
Tomo: 205-216 Sexta Parte
Página: 276

JUBILACIÓN E INVALIDEZ. ES DIFERENTE SU NATURALEZA JURÍDICA.

La jubilación y la pensión por invalidez no son equiparables, por no existir identidad en su naturaleza jurídica. En efecto, en tanto que la jubilación es una prestación derivada de la

negociación colectiva y plasmada en los contratos colectivos de trabajo, la pensión por invalidez es una prestación que se otorga por mandato del artículo 128 de la Ley del Seguro Social; mientras que la primera encuentra justificación en el tiempo acumulado que el trabajador haya laborado para la empresa demandada, y viene a ser un reconocimiento a los servicios prestados durante un mínimo de años convenido en el pacto colectivo, la segunda es producto de la protección y seguridad social que la fracción XXIX del apartado "A" del artículo 123 constitucional y la ley que la reglamenta, establecen para prevenir y en su caso asegurar, entre otros, los estados de invalidez derivados de una enfermedad o accidente no profesionales, o por defectos o agotamiento físico o mental que impidan al desempeño del trabajo, según lo previene la fracción II del numeral invocado. Así las cosas, toda vez que la jubilación es una prestación que no está incluida entre las que contempla la Ley del Seguro Social, sino que se trata de una prestación meramente contractual que no está regida por el artículo 123 constitucional, es inconcuso que su otorgamiento y pago constituyen una obligación a cargo de la empresa demandada, por derivarse del contrato colectivo que regula las relaciones de trabajo con el sindicato de sus trabajadores; de donde se sigue que al ser distinto su origen, el laudo que establece la correspondencia entre jubilación y pensión por invalidez deviene inconstitucional.

TRIBUNAL COLEGIADO DEL DECIMO SEXTO CIRCUITO.

Amparo directo 731/86. Salvador Bernal Reyes. 21 de octubre de 1986. Unanimidad de votos. Ponente: Ignacio Patlán Romero. Secretario: Sergio Pallares y Lara.

Dentro del seguro de retiro, cesantía en edad avanzada y vejez comprendido en la Ley del Seguro Social en vigor, se encuentra establecida la pensión por cesantía en edad avanzada, que se otorga cuando el asegurado ha cumplido 60 años de edad (la Ley del Seguro Social, desde que entró en vigor en julio de 1997 establecía en requisito de la edad del asegurado "después" de los 60 años de edad, a partir de la entrada en vigor del Decreto por el que se reforman diversas disposiciones la Ley del Seguro Social, publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 20 de diciembre de 2001, y en vigor al día

siguiente de su publicación, el requisito de la edad nuevamente es "a partir" de los sesenta años de edad), queda privado del trabajo remunerado y tenga acreditados ante el Instituto un mínimo de 1,250 semanas cotizadas; para efecto del pago en este caso el asegurado puede disponer de su cuenta individual contratando con la institución de seguros de su elección una renta vitalicia, o bien mantener su cuenta individual en una Administradora de Fondos para el Retiro para efectuar retiros programados. De igual forma que en el caso de los anteriores seguros mencionados, si el asegurado cotizó al Instituto con anterioridad a la fecha de entrada en vigor de la Ley actual, conforme a lo dispuesto por los artículos Tercero y Undécimo Transitorios de la Ley vigente, el asegurado puede optar por el beneficio señalado en la Ley actual o por el señalado en la Ley anterior, que establecía el mismo requisito de 60 años de edad, encontrarse retirado del trabajo remunerado, y con un beneficio mayor al requerir bajo la Ley anterior sólo de 500 semanas cotizadas, siendo bajo el régimen de la Ley del Seguro Social de 1973, el propio Instituto Mexicano del Seguro Social el obligado a pagar las pensiones. De donde se deduce que la referida pensión por cesantía en edad avanzada es también diferente de la jubilación, no sólo en cuanto a su origen, que para la jubilación es contractual, y para la pensión por cesantía en edad avanzada es legal, y en cuanto a que la jubilación es obligación patronal y la pensión por cesantía en edad avanzada es una obligación a cargo del Instituto o bien de la Institución de seguros que elija el trabajador, o incluso de la Administradora de Fondos para el Retiro en el caso de los retiros programados, según se trate del régimen de la Ley anterior o de la actual; sino también en que la jubilación se genera por antigüedad en el trabajo, y la pensión por cesantía en edad avanzada se genera por la edad misma del trabajador, además de cierto número de cotizaciones ante el Instituto. La Suprema Corte de Justicia, por conducto de los Tribunales Colegiados de Circuito han establecido criterio en el sentido de que la jubilación y la cesantía en edad avanzada son de naturaleza jurídica diversa, aclarando que los artículos 143, 144 y 145 que invoca la jurisprudencia en comento corresponden a artículos de la Ley del Seguro Social de 1973, siendo sus actuales correlativos los artículos 154, 155 y demás relativos y aplicables de la Ley del Seguro Social vigente, el criterio de jurisprudencia es el siguiente:

Octava Época

Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito
Fuente: Semanario Judicial de la Federación
Tomo: IX, Febrero de 1992
Tesis: VII.1o. J/16
Página: 93

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

PENSIONES POR JUBILACIÓN Y POR CESANTÍA EN EDAD AVANZADA.
NATURALEZA JURÍDICA DE LAS.

La pensión jubilatoria por años de servicio y la pensión por cesantía en edad avanzada son de naturaleza jurídica diversa y se generan por hechos distintos aunque coexistentes, puesto que la naturaleza de la primera es contractual, dado que deriva del cumplimiento del régimen de jubilaciones y pensiones que forman parte del respectivo contrato colectivo de trabajo y su otorgamiento se da concretamente por los años de servicio prestados al patrón. en el caso el Instituto Mexicano del Seguro Social, y en cambio, la naturaleza de pensión por cesantía en edad avanzada es legal, prevista por los artículos 143, 144, 145 y demás relativos de la Ley del Seguro Social, y el derecho a que se otorgue tiene su origen en hechos diversos a los exigidos para la jubilación, porque según señalan dichos preceptos los requisitos necesarios para ello son haber cumplido sesenta años de edad, tener quinientas semanas de cotización y quedar sin trabajo remunerado.

PRIMER TRIBUNAL COLEGIADO DEL SEPTIMO CIRCUITO.

Amparo directo 2105/89. Petra López López. 19 de junio de 1991. Unanimidad de votos. Ponente: Tomás Enrique Ochoa Moguel. Secretario: Héctor Riveros Caraza.

Amparo directo 423/90. Instituto Mexicano del Seguro Social. 9 de octubre de 1991. Unanimidad de votos. Ponente: Antonio Uribe García. Secretario: Francisco Broissin Ramos.

Amparo directo 1443/90. Instituto Mexicano del Seguro Social. 6 de noviembre de 1991. Unanimidad de votos. Ponente: Antonio Uribe García. Secretario: Pedro Luis Reyes Marín.

Amparo directo 1981/90. Gabriel Torres Cerrilla y otra. 11 de diciembre de 1991. Unanimidad de votos. Ponente: Antonio Uribe García. Secretario: Francisco Broissin Ramos.

Amparo directo 1985/90. Instituto Mexicano del Seguro Social. 11 de diciembre de 1991. Unanimidad de votos. Ponente: Antonio Uribe García. Secretario: Francisco Broissin Ramos.

Dentro del mismo seguro de retiro, cesantía en edad avanzada y vejez, se encuentra también comprendida la pensión por vejez, que se otorga cuando el asegurado ha cumplido 65 años de edad, ha dejado de trabajar y tenga un mínimo de 1,250 semanas de cotización, de igual modo que con la cesantía en edad avanzada, para gozar de la pensión por vejez el asegurado puede disponer de su cuenta individual contratando una renta vitalicia con alguna institución de seguros de su elección, o bien manteniendo el saldo de su cuenta individual en una Administradora de Fondos para el Retiro para efectuar retiros programados. Igualmente, de conformidad con los artículos Tercero y Undécimo Transitorios de la Ley del Seguro Social en vigor, si el trabajador cotizó ante el Instituto Mexicano del Seguro Social con anterioridad a la fecha de entrada en vigor de la Ley actual, puede optar por el beneficio establecido en la Ley vigente o en el régimen de pensiones de la Ley anterior; bajo la Ley abrogada, los requisitos de edad y de retiro del trabajo eran iguales a los de la Ley vigente, respecto del número de cotizaciones, sólo se requería un mínimo de 500 semanas cotizadas, y el Instituto era el obligado al pago de las pensiones. De igual modo se deduce que la jubilación y la pensión por vejez son de naturaleza distinta tanto por el origen contractual de la primera y legal de la segunda, como por ser el patrón el obligado en la primera y el Instituto Mexicano del Seguro Social o actualmente la compañía de seguros o la Administradora de Fondos para el Retiro los

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

obligados al pago de la pensión por vejez o de los retiros programados, respectivamente; y sobre todo porque la jubilación es un derecho que nace de la antigüedad en el trabajo y la pensión por vejez se origina de la propia edad del asegurado, de encontrarse sin trabajo remunerado y con determinado número de cotizaciones ante el Instituto. De lo anterior podemos concluir que la jubilación y las pensiones que otorga el Instituto Mexicano del Seguro Social a sus asegurados son de naturaleza distinta, con un origen, sujetos obligados y requisitos para su otorgamiento distintos, y por lo tanto, la jubilación a cargo del patrón puede coexistir con cualquiera de las pensiones que otorga el Seguro Social.

Para los trabajadores al servicio del Estado la jubilación es una prestación que sí se encuentra contemplada en la Constitución Federal vigente, en la fracción XI, inciso a) del apartado B del artículo 123 Constitucional, así como en la Ley, se encuentra definida como uno de los seguros sociales a que tienen derecho estos trabajadores, y la Ley claramente establece diferencias entre la jubilación y los demás seguros sociales a que tienen derecho los trabajadores del Estado. La Ley del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado, tiene regulada la jubilación por antigüedad a que tienen derecho los trabajadores burócratas al servicio de la Federación en el artículo 60 del referido ordenamiento legal, que dispone que tienen derecho a recibir una pensión por jubilación los trabajadores que cuenten con 30 años o más de servicios, y las mujeres con 28 años o más de servicios e igual tiempo de cotizar ante el Instituto, independientemente de su edad; el mismo precepto dispone que la jubilación debe cuantificarse con el equivalente al 100% del promedio del sueldo básico disfrutado en el último año inmediato anterior a la fecha de la baja del trabajador, y debe pagarse a partir del día siguiente a la fecha de su baja del servicio activo. Advertiéndose que de los requisitos establecidos en la Ley para que los trabajadores burócratas puedan gozar del beneficio de la jubilación, el legislador determinó que ésta prestación es generada fundamentalmente por la antigüedad del empleado en el servicio público, independientemente de su edad, y además que debe ser cuantificada sobre una proporción del salario del trabajador, definiendo así claramente sus características y sus diferencias con los otros seguros sociales que comprende el régimen de pensiones del ISSSTE; toda vez que las demás pensiones que otorga el

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Instituto se originan de causas distintas, verbigracia, el seguro de riesgos de trabajo que comprende pensiones por incapacidad parcial o total permanente, se otorga como consecuencia de enfermedades o accidentes profesionales, independientemente de la antigüedad que tenga el trabajador en el servicio; la pensión por edad y tiempo de servicios es más análoga a la jubilación en cuanto a que se otorga al reunir el trabajador un requisito de antigüedad en el servicio, que es de un mínimo de 15 años, pero además con el requisito de la edad, que debe ser de 55 años; la pensión por invalidez se otorga cuando el trabajador quede inhabilitado física o mentalmente por causas ajenas al desempeño de su cargo y cuente por lo menos con el equivalente a 15 años de aportaciones al Instituto; la pensión por cesantía en edad avanzada la otorga el Instituto al trabajador que quede privado del trabajo remunerado, si tiene 60 años de edad y tiene cotizaciones de un mínimo de 10 años ante el Instituto; dejando así claramente diferenciada la pensión por jubilación que esencialmente se genera por la antigüedad del trabajador en el servicio público, de los demás sistemas de pensiones que otorga el Instituto, de manera que la jubilación puede coexistir con otras pensiones, en términos de lo que dispone el artículo 51 del mismo ordenamiento legal, así se tiene señalado que la jubilación es compatible con la pensión de viudez y con la de riesgos de trabajo, el mismo precepto legal dispone que fuera de los supuestos enunciados no se puede disfrutar de más de una pensión, y en consecuencia, la jubilación no es compatible con la pensión por edad y tiempo de servicios, ni con la de cesantía en edad avanzada, ni con la pensión por invalidez, esto tal vez por que el legislador consideró que éstas pensiones son seguros para el retiro, aunque es de notarse que el legislador omitió considerar que el estado de invalidez deviene de un siniestro, es decir de causas distintas a la antigüedad necesaria en la jubilación.

En el caso de los militares, la Ley del Instituto de Seguridad Social para las Fuerzas Armadas Mexicanas contempla únicamente un solo tipo de pensión para los militares, denominado genéricamente como *haber de retiro*; la prestación a que tienen derecho la viuda y demás dependientes económicos del militar fallecido en situación de retiro es denominada genéricamente en la Ley como *pensión*; conforme al artículo 22 del ordenamiento legal en comento, se tienen como causas de retiro la edad límite que

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

conforme al artículo 23 varía según el grado militar, desde los individuos de tropa que es de 45 años, hasta la de los Generales de División que es de 65 años; otras causas de retiro son la inutilización en acción de armas, la inutilización en otros actos del servicio, la inutilización por actos fuera del servicio, la imposibilidad del desempeño de las funciones militares por enfermedad que dure más de seis meses, y la solicitud del militar con una antigüedad mínima en el ejército de 20 años; para la fijación de la cuantía del haber de retiro se toman en cuenta sus percepciones, primas complementarias y asignaciones conforme al artículo 29 de la Ley, incluso el militar que pase a situación de retiro asciende al grado inmediato superior únicamente para efectos del cálculo de un haber de retiro mayor, conforme al artículo 25, y si cuenta con una antigüedad mayor de 45 años en el ejército, su haber de retiro se aumentará en un 10%, conforme al artículo 29 del citado ordenamiento. Puede verse que, a diferencia de los regímenes de jubilaciones y pensiones para los civiles, los militares retirados sólo cuentan con una sola prestación, su haber de retiro, aunque las causas para obtener tal beneficio son similares a las establecidas para los trabajadores civiles, pues requieren los militares de un mínimo de antigüedad en el ejército, similar a las jubilaciones, o bien de determinada edad, de manera similar a las pensiones por cesantía en edad avanzada y vejez de los trabajadores civiles, o anticipadamente pueden gozar los militares de su haber de retiro por inutilización por acción de las armas, de otros servicios o fuera de las actividades militares, parecido a los seguros de riesgos profesionales y de invalidez de los trabajadores civiles; luego, puede decirse que con el solo beneficio del haber de retiro, el seguro social de los militares comprende todas causas de retiro por tiempo de servicios, edad, incapacidad e invalidez, y asegura una vida digna para el personal castrense en sus años de retiro y para sus familias.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

CAPÍTULO III

ANTECEDENTES EN EL CASO DE LOS TRABAJADORES FERROCARRILEROS MEXICANOS, RESPECTO DE SU DERECHO A LA JUBILACIÓN.

- 1.- SITUACIÓN DE LOS TRABAJADORES FERROCARRILEROS DURANTE EL PORFIRIATO.
- 2.- PARTICIPACIÓN DE LOS TRABAJADORES FERROCARRILEROS EN LA REVOLUCIÓN MEXICANA.
- 3.- LAS HUELGAS Y LAS LUCHAS FERROCARRILERAS DESPUÉS DE 1917.
- 4.- EL CONTROL SINDICAL Y EL MOVIMIENTO FERROCARRILERO DE 1958-1959.
- 5.- LOS ÚLTIMOS AÑOS.

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

CAPÍTULO III

ANTECEDENTES EN EL CASO DE LOS TRABAJADORES FERROCARRILEROS MEXICANOS, RESPECTO DE SU DERECHO A LA JUBILACIÓN.

1.- SITUACIÓN DE LOS TRABAJADORES FERROCARRILEROS DURANTE EL PORFIRIATO.

La historia de los ferrocarriles mexicanos data desde la primera mitad del siglo XIX con la aparición de las primeras concesiones otorgadas por el gobierno mexicano para la construcción de los primeros tramos de vía, que casi siempre quedaron frustrados. No es sino hasta que comienzan a operar los primeros ferrocarriles en nuestro país, durante la segunda mitad del siglo XIX, cuando los trabajadores ferrocarrileros comienzan también a organizarse para tratar de mejorar sus condiciones de trabajo.

Pocos años después de que la invención de George Stephenson, la *locomotion*, diera el primer servicio ferroviario de carga y pasaje en 1825 de Stockton a Darlington en Inglaterra, la capacidad revolucionaria del ferrocarril era exagerada por el entusiasmo de empresarios de muchas partes del mundo que comenzaron a planear la construcción de rutas ferroviarias en sus distintos países. México no era la excepción, además de que era creciente la necesidad de comunicar al país, principalmente a la capital del país con el puerto de Veracruz, el más importante camino desde la colonia para el tráfico de mercancías con Europa, así en 1833 Don Francisco de Arrillaga, empresario

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

veracruzano, comenzó a realizar estudios para la construcción de una ruta ferroviaria de la ciudad de México a Veracruz, en una época en que en todo el mundo funcionaban sólo 4 o 5 ferrocarriles; cuatro años más tarde el presidente Anastasio Bustamante le otorgó el 22 de agosto de 1837 a Arrillaga la primera concesión de nuestra historia ferrocarrilera, para la construcción del ferrocarril de la ciudad de México a Veracruz, el contrato especificaba que la obra debería quedar concluída en 12 años, se fijaron tarifas para flete y pasaje así como franquicias para la correspondencia; la exageración que se le dio al ferrocarril convirtiéndolo en el elemento casi infalible de progreso, prosperidad y felicidad ocasionó que el proyecto de Arrillaga tuviera múltiples fallas por falta de realismo y de objetividad, y no contemplara el serio problema de la orografía montañosa y muy lluviosa del terreno de todo el tramo, así como la pronunciada pendiente que tendría que soportar el ferrocarril desde una altura sobre el nivel del mar como el de la ciudad de México (2,240 metros), a la del puerto de Veracruz, que encarecían considerablemente los costos de la construcción, además del estallido en 1838 de la guerra entre México y Francia, llamada comúnmente "de los pasteles" motivada por la ridícula reclamación de un comerciante francés, que ocasionaron que Arrillaga no pudiera construir ni un kilómetro de vía y su concesión quedara sin efectos.

Con el intento frustrado de Arrillaga, se inició la práctica en México de otorgar concesiones a particulares para la construcción de vías férreas, de manera que de 1837 a 1872 se otorgaron en total 48 concesiones a particulares casi siempre a mexicanos, aunque los proyectos no siempre resultaban objetivos ni atendían a las necesidades económicas de las regiones del país por donde se planeaban; y ante la necesidad de que el país estuviera comunicado para impulsar las actividades productivas y el comercio y contrarrestar así la miseria en que se encontraba la mayor parte de la población, el gobierno comenzó a impulsar la construcción de vías férreas otorgando toda clase de facilidades a los concesionarios, como exenciones de impuestos y subsidios, sin embargo el costo de la construcción de cualquier tramo de vía férrea resultaba sumamente elevado, además de que comúnmente los concesionarios no contaban casi siempre con los recursos económicos suficientes para sus respectivas obras, y esto ocasionó que los concesionarios

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

no pudieran construir ni un solo tramo de vía, o que iniciaran los trabajos de estudio y planeación y poco después abandonaran los trabajos, o incluso vendieran sus concesiones, la gran mayoría de las concesiones otorgadas en este período quedaron sin efectos, caducaron o bien fueron nulificadas, de manera que para 1872, de las 48 concesiones otorgadas, 22 quedaron sin efectos, 17 más fueron anuladas o bien operó la caducidad, y sólo 9 concesiones se encontraban vigentes.

Después del fallido proyecto de Arrillaga, se otorgaron posteriormente varias concesiones respecto de la línea de la ciudad de México a Veracruz²¹, en 1842 el presidente Santa Ana otorgó una concesión construir un tramo de vía férrea de Perote a Veracruz a cambio de ciertos privilegios en el transporte de carga y pasajeros a los concesionarios; y finalmente el 16 de septiembre de 1850 se inauguró el primer tramo de vía del puerto de Veracruz a la estación de El Molino, de escasos 13.6 kilómetros, y al año siguiente se inauguró otro tramo más de 12.6 kilómetros construido por el Gobierno. En 1853 se otorgó otra concesión, a Juan Laurié Rickards, para continuar la construcción de la ruta por la vía de Puebla, la nulidad de esta concesión se declaró en 1855; en ese mismo año se otorgó otra concesión para construir el ferrocarril de San Juan, Veracruz a Acapulco pasando por la ciudad de México a favor de los hermanos Mosso, quienes traspasaron la concesión a Antonio Escandón en 1856, este último que comenzaba a adquirir y hacer funcionar las primeras líneas ferroviarias; en ese mismo año, al triunfo de la revolución de Ayutla en 1856 se inició la construcción del primer tramo del ferrocarril de San Juan a Acapulco, y el 4 de julio de 1857 el presidente Comonfort inauguró la segunda línea del país, el ferrocarril México-Villa de Guadalupe, que poco después adquirió Escandón y que sirvió este tramo para completar la ruta del Ferrocarril de México- Veracruz, denominado posteriormente como "Ferrocarril Mexicano"; las razones políticas que llevaron a autorizar la construcción del ferrocarril de México a Veracruz por ambos puntos de sus terminales, en cuanto favorecía a los gobiernos el demostrar a la

²¹ Sergio ORTIZ HERNÁN, *Los Ferrocarriles de México, Una Visión Social y Económica* (México, Edición de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1974), tomo I, pp. 56 y ss; y en Vicente FUENTES DÍAZ, *El Problema Ferrocarrilero de México* (México, Edición del Autor, 1951), pp. 5 y ss.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

opinión pública el "impulso al progreso" que daban llevando los ferrocarriles a la ciudad de México, encareció considerablemente los costos de construcción, y ello motivó, junto con la guerra de Tres Años o de Reforma, a que se suspendiera la obra hasta 1861, en que el presidente Juárez por medio de un decreto autorizó a Manuel y Antonio Escandón continuar la obra a Veracruz con un ramal a Puebla.

Durante el imperio de Maximiliano de Habsburgo se otorgaron varias concesiones más, atendiendo el interés del Archiduque por tener una línea ferroviaria en la que pudiera transportar a las tropas invasoras hacia el centro del país, así el imperio otorgó una concesión para construir un tramo ferroviario de Tejería a Chiquihuite, y poco después Escandón cedió sus derechos sobre la vía terminada, materiales y equipo de construcción a una "Compañía Limitada del Ferrocarril Imperial de México", formada en Londres, y que motivó la caducidad de la concesión. Restaurada la República en 1867, el presidente Juárez revalidó las concesiones otorgadas a los Escandón, perdonando la caducidad en que incurrieron, a pesar de la fuerte oposición que se manifestó en el Congreso, así otorgó nuevas facilidades para continuar la obra, ahora por medio de una empresa sostenida con capital inglés denominada "Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano", la tempestad política que provocó la decisión de Juárez de perdonar a los Escandón cesó finalmente al inaugurar el 16 de septiembre de 1869 la ruta entre la ciudad de México y Puebla, con su desviación a Apizaco; la obra continuó después, abriéndose los tramos a Atoyac, El Fortín y Orizaba, hasta que finalmente el 1° de enero de 1873 Sebastián Lerdo de Tejada, encargado del Ejecutivo a la muerte de Juárez, inauguró la ruta de México a Veracruz, la primera línea completa de México, después de 36 años de intentos, de proyectos y de muchos sacrificios, que totalizaron 424 kilómetros de vía tendida.

Hasta entonces ningún Gobierno mexicano había contemplado la posibilidad de que la construcción y administración de las líneas ferroviarias mexicanas corrieran a cargo del capital norteamericano y mucho menos que se unieran las líneas mexicanas en la frontera norte con las de las empresas norteamericanas, sobre todo por lo

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

inmediato todavía de ocurrida la invasión norteamericana de 1847; la necesidad estadounidense de comunicar las líneas ferroviarias norteamericanas con las mexicanas se planteó hasta después de concluida la guerra civil estadounidense, cuando se extendieron los ferrocarriles norteamericanos hacia el sur y cuando surgieron los objetivos de intercambio económico y de explotación y utilización de nuestros recursos naturales por la industria norteamericana; evidentemente existía temor en el presidente Lerdo de Tejada de otorgar concesiones a norteamericanos para construir vías férreas en México, ante el creciente auge económico norteamericano y la posibilidad de generar dependencia económica de México hacia el vecino país del norte, de hecho la gran mayoría de las concesiones que había otorgado el Gobierno hasta entonces proyectaban tramos hacia el interior del país, ninguna planeaba unir las líneas mexicanas con las del vecino país en la frontera, y siempre se prefería otorgar las concesiones a mexicanos; dos empresas norteamericanas solicitaron concesiones al Gobierno de Lerdo, una para construir el Ferrocarril Interoceánico de Veracruz a Acapulco pasando por la ciudad de México, y otra para construir el Ferrocarril Internacional, que uniera la frontera norte con la ciudad de México, ambas fueron negadas por el presidente Lerdo, incluso prefirió otorgar una concesión a una empresa de capital mexicano para iniciar la construcción de un ferrocarril de la ciudad de México a León y otra de la ciudad de México a Toluca, lo que motivó severas críticas de los empresarios norteamericanos; la única concesión que otorgó el Gobierno de Lerdo a norteamericanos fue para prolongar el Ferrocarril Texano desde el Río Bravo hasta Lagos, Jalisco, y que se uniera con otra ruta de la ciudad de México al Pacífico, pero a los pocos meses de autorizado fue declarado caduco por inconveniente. La manifiesta desconfianza de Lerdo hacia el capital norteamericano encontró su fundamento años después cuando Porfirio Díaz ya como presidente otorgó las concesiones a los norteamericanos que Lerdo había negado, iniciando así la invasión pacífica del capital norteamericano en nuestro país y haciéndonos cada vez más dependientes económicamente de nuestro vecino del norte.

Para 1875 en México existían 662 kilómetros de vías férreas construidas, cantidad que sólo aumentó escasos 4 kilómetros más en 1876, debido entre otras causas a

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

la rebelión de Tuxtepec, encabezada por Porfirio Díaz, al levantarse en armas contra el Gobierno de Lerdo para llegar Díaz así al poder en ese año. Durante los tres primeros años de la primera administración del general Díaz, se continuó la política de preferir inversionistas mexicanos para la construcción de ferrocarriles, o bien facultar a los Gobiernos de las entidades federativas para realizar las obras dentro de sus territorios a cargo del erario local o de empresarios locales, que de algún modo fomentaron el interés por construir ferrocarriles, pero que después sirvieron para que las empresas norteamericanas extendieran a través de los pequeños y escasos ramales construidos, las grandes troncales de nuestro sistema ferroviario. Así tenemos que durante los primeros tres años el Gobierno de Díaz otorgó 22 concesiones, todas a empresarios mexicanos o a Gobiernos locales, para construir líneas de ferrocarril, la mayoría de las concesiones quedaron sin efectos, otras caducaron al poco tiempo y en otras fue muy poco el kilometraje de vías tendidas, en los tres años sólo se construyeron 215 kilómetros de vías, ascendiendo para el año 1879 la red ferroviaria nacional a sólo 881 kilómetros (ver al final de este trabajo la tabla que se acompaña como Anexo 1), construidas todas a base de grandes sacrificios tanto para los inversionistas como para los Erarios federal y locales que necesitaron conceder subvenciones para impulsar la construcción de los escasos ramales de vías férreas.

Mientras tanto, en el vecino país del norte, terminada su guerra de secesión se desarrolló enormemente su actividad industrial, además de irse constituyendo los Estados Unidos en un mercado interno, libre y el más grande del mundo, que por tratarse de una misma nación y no contar por lo tanto con fronteras, alcabalas ni aranceles, ni tener barreras de idioma, prejuicios ni rivalidades internos, consolidaron rápidamente su poderío económico, convirtiendo poco a poco a los Estados Unidos de América en uno de los países económicamente más poderosos del mundo; así su red ferroviaria creció rápidamente cubriendo en pocos años su extenso territorio, por lo que los industriales norteamericanos ya no se dirigían sólo hacia el Oeste, sino que su creciente interés por ampliar sus mercados los volvió hacia la frontera con México, de manera que para 1880 varias empresas ferroviarias norteamericanas extendieron sus vías hasta la frontera; así el

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Ferrocarril *Southern Pacific*, surgido en 1870 de la consolidación de cuatro líneas pequeñas, llegó en 1877 a Fort Yuma, Arizona, y en 1881 llegó a Deming, Nuevo México y a El Paso, Texas; el Ferrocarril *Atchison, Topeka & Santa Fe*, de Boston llegó a Las Vegas en 1879 y a Santa Fe, en Nuevo México, en 1880, además de construir junto con la Compañía *Southern Pacific* una vía hasta Nogales en la línea fronteriza, y otra hasta El Rincón, Nuevo México y a El Paso; la Compañía *Texas Mexican Railroad* se extendió de Corpus Christi a Laredo; el Ferrocarril *Texas & Pacific* extendió una conexión con el Ferrocarril *Southern Pacific* para llegar a El Paso en 1882; ese mismo año el Ferrocarril *International & Great Northern* llegó a Laredo, y en 1883 el *Galveston, Houston & San Antonio Railroad Co.* Empalmó con las líneas del *Southern Pacific* para llegar hasta Eagle Pass, Texas²². Fue entonces cuando las grandes empresas ferrocarrileras norteamericanas arremetieron nuevamente en México y esta vez con éxito, para extender su red ferroviaria en nuestro país.

El Gobierno de Porfirio Díaz otorgó finalmente, el 8 de septiembre de 1880, una concesión a la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano, organizada en Boston por los empresarios del *Atchison, Topeka & Santa Fe Railroad Co.*, para la construcción de un ferrocarril de la ciudad de México a Paso del Norte (hoy Ciudad Juárez, Chihuahua) pasando por Querétaro, Celaya, Salamanca, Irapuato, Silao, León, Aguascalientes, Zacatecas y Chihuahua, con un ramal a Guadalajara; las entidades federativas y los particulares que gozaban de concesiones las cedieron a la empresa norteamericana para que realizara el trazo de la línea; la construcción se realizó con un escantillón (el ancho de las vías, o la distancia entre los rieles paralelos que forman la vía) de vía ancha, es decir de 1.435 metros, y que después se convertiría en la medida estándar mundial, tal medida se decidió para comunicar el Ferrocarril Central Mexicano en Paso del Norte, Chihuahua, con las líneas norteamericanas de El Paso, Texas, acorde a los intereses de los capitalistas del Ferrocarril *Atchison, Topeka & Santa Fe*. Pocos días después, el 13 de septiembre de 1880, Díaz otorgó una concesión a la Compañía

²² Sergio ORTIZ HERNÁN, *ob. cit.*, pp. 131 y 132.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Constructora Nacional, formada en Denver por capitalistas norteamericanos ligados a los intereses del Ferrocarril *Denver & Rio Grande* y del Ferrocarril *Texas Mexican*, para la construcción dos líneas ferroviarias, una de México a Manzanillo que pasara por Toluca, Maravatío, Acámbaro, Morelia, Zamora y La Piedad, y la otra de la ciudad de México a Nuevo Laredo, Tamaulipas, pasando por San Luis Potosí, Saltillo y Monterrey, también aquí los concesionarios mexicanos, particulares y Gobiernos locales, cedieron también sus concesiones a la empresa norteamericana, las dos líneas después se fusionaron, en 1883, en una sola empresa, la Compañía del Ferrocarril Nacional Mexicano, el escantillón empleado en esta obra fue el de vía angosta, es decir de 0.914 metros, para que pudiera comunicarse en Nuevo Laredo la línea mexicana con las del Ferrocarril de *Denver & Rio Grande*, y que después fuera cambiado dicho escantillón a la medida correspondiente a vía ancha, en 1904, cuando las líneas norteamericanas del Ferrocarril *Denver & Rio Grande* y las del *Texas Mexican* fueron cambiadas a vía ancha y se hizo necesario adoptar la misma medida en el Ferrocarril Nacional Mexicano, con la correspondiente carga económica que esto implicó. El 14 de septiembre se aprobó la concesión para construir el Ferrocarril de Sonora, de vía ancha, entre Guaymas, Nogales, Hermosillo y Paso del Norte, a favor de la Compañía del Ferrocarril de Sonora, formada en Massachussets por capitalistas de la Compañía *Atchison, Topeka & Santa Fe*, que obtuvieron la concesión después de sostener una lucha con los intereses de los Ferrocarriles *Southern Pacific* y *Denver & Rio Grande*, la línea de Hermosillo a Paso del Norte nunca se construyó, únicamente se contruyó el tramo de Guaymas a Nogales que comunicó al Ferrocarril de Sonora con las líneas norteamericanas en la frontera con Arizona, comenzando a funcionar así en 1882 ésta línea que fue el primer ferrocarril, construido, financiado y manejado por estadounidenses en México; de esta forma, financiadas en su mayoría con dinero del Erario mexicano y con facilidades como una absoluta exención de impuestos, el Gobierno de Porfirio Díaz dejó en manos del capital norteamericano la creación de nuestras grandes troncales ferroviarias.

El Gobierno de Manuel González siguió la misma tendencia iniciada por el primer gobierno de Díaz, de incrementar la construcción de vías férreas a como diera

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

lugar, otorgando concesiones a quien lo solicitara, particulares y Gobiernos locales (las que casi siempre quedaron sin efectos o caducaron), pero sobre todo al capital extranjero, principalmente norteamericano, sin importar que esto acrecentara todavía más nuestra dependencia económica hacia el vecino país del norte. Así, el gobierno de Manuel González otorgó el 7 de julio de 1881 una concesión a favor de la Compañía del Ferrocarril Internacional Mexicano, organizada en Connecticut con capitalistas norteamericanos vinculados a los intereses del Ferrocarril *Southern Pacific*, para construir la línea de Piedras Negras a Durango, Zacatecas, Guanajuato y la ciudad de México, con un ramal al Pacífico y otro al Golfo. Fue durante el gobierno de Manuel González cuando se tendieron más kilómetros de vía que ningún otro período de nuestra historia, sin embargo no puede decirse que haya sido atendiendo a las necesidades de nuestro país, por el contrario y con excepción de las líneas construidas por norteamericanos que atendieron únicamente a sus particulares intereses, las concesiones generalmente se otorgaban con prodigalidad, sin ninguna planeación ni orden, y este mismo vicio de origen continuó durante los siguientes años en los que el General Díaz se perpetuó en el poder.

No ocurrió de igual forma con la construcción del Ferrocarril de Tehuantepec; esta ruta había sido la segunda gran preocupación de los gobiernos en materia ferroviaria, después de la que representó la línea de México a Veracruz. La importancia de comunicar por medio de una ruta interoceánica a través del Istmo de Tehuantepec al Golfo de México con el Océano Pacífico fue prevista desde el régimen colonial, cuando Hernán Cortés exploró el Istmo por orden del rey Carlos V en 1523, despertando el interés por comunicar los dos océanos y que llevaron a múltiples estudios de reconocimiento del terreno, incluso la Corte española autorizó en 1814 la ruptura del Istmo, suspendiéndose los trabajos por la guerra de independencia; pero fué hasta 1842 cuando Santa Ana otorgó la primera concesión a Don José de Garay para dragar el Istmo hasta donde fuera posible y comunicar el resto por ferrocarril, la concesión fue nulificada en 1851 sin más avance que los estudios topográficos; durante la guerra con los Estados Unidos en 1846-47, los derechos para usar y atravesar el Istmo de Tehuantepec también formaron parte del armisticio, incluso los invasores norteamericanos aumentaron su oferta

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

de pagar de 15 millones de dólares hasta 30 millones a cambio de obtener derechos en el Istmo, pero la oferta fue rechazada por el Gobierno mexicano; posteriormente se otorgó una concesión en 1853 a la compañía *A. G. Sloo* para comunicar el Istmo que fue nulificada en 1857; en ese mismo año se otorgó una concesión a la compañía *Louisiana Tehuantepec Co.* para comunicar por vía fluvial y vía férrea el Istmo, caducando la concesión en 1867 después de hacer funcionar parcialmente la ruta, en ese mismo año se otorgó otra concesión a la Compañía *La Sere* de Nueva Orleans, que caducó en 1879 sin dar resultados. En 1878 ya bajo el primer Gobierno de Díaz se otorgó una concesión a Mr. Edward Learned de Nueva York, a quien después de construir 35 kilómetros de vía se le quitó la concesión; el Gobierno de Manuel González quiso continuar la obra con fondos del Erario, pero emprendiendo la obra por medio de concesión, a favor ésta de Delfín Sánchez, a quien se le retiró la concesión después de tender 108 kilómetros de vía por ambos extremos; después de obtener el gobierno mexicano un empréstito de \$13'500,000.00 en Londres, Berlín y Ámsterdam, se otorgó una concesión a favor de Eduardo Mc Murdo para reconstruir y terminar la ruta, pero a su muerte y en virtud de que la viuda no cumplió con lo establecido en el contrato celebrado después con ella, en 1892 se autorizó a los señores Stanhope, Sampson y Cortell la continuación de la obra, todos estos contratos con subvenciones del Gobierno; la ruta quedó concluida finalmente en 1894 después de muchos sacrificios y gastos del Erario, pero con muchas deficiencias, puentes provisionales de madera, tramos de vía sin balasto, rieles de poco peso y mala calidad, y los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz sin instalaciones para maniobras de carga y descarga, por lo que en 1896 Díaz suscribió un convenio con la compañía inglesa *Pearson & Son Limited* para formar la Compañía Explotadora del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, que reconstruyera totalmente la vía y construyera los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz, por lo que después de que el gobierno mexicano erogó un total de \$80 millones de pesos, la obra quedó terminada definitivamente hasta 1908. El Ferrocarril Nacional de Tehuantepec se incorporó a los Ferrocarriles Nacionales de México en 1925, al rescindirse el contrato de administración con la compañía *Pearson* que era de 51 años.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Sin embargo, casi ninguna de las concesiones otorgadas por el gobierno del General Díaz contó con un plan estructurado que sirviera para orientar las líneas ferroviarias a las características del terreno, a la distribución de los núcleos de población y a la de los centros de producción y de consumo; la gran mayoría de las concesiones se otorgaban con notable irresponsabilidad, sobre proyectos elaborados a capricho, con total falta de lógica y sentido de realidad; baste citar como ejemplo la ridícula concesión que el General Díaz otorgó el 2 de abril de 1890 a uno de sus "científicos", Don Joaquín D. Casasús, para construir y explotar por 99 años un ferrocarril que partiera del Ixtaccihuatl y pasando por el Popocatepetl entroncara en algún punto del Ferrocarril Mexicano o del Interoceánico; o la otra "planeada" de Mérida a Acapulco que nunca estimó la complicada orografía de Guerrero ni las enormes zonas pantanosas de prácticamente toda la ruta; todas esas concesiones para rutas de imposible realización, otorgadas con toda liberalidad a los mexicanos que sólo querían ferrocarriles de ensueño y que los llevaron a proyectos absurdos que obviamente fueron imposibles de realizar, así como las concedidas a los norteamericanos que tenían las vías con terrible objetividad y realismo en detrimento de nuestra independencia económica y de nuestra soberanía, gozaron siempre de enormes subsidios, fuera en efectivo, en el derecho que tenían de expropiar libremente las tierras "que necesitaran" para instalar oficinas, en la disposición que tenían de utilizar el "derecho de vía" en razón de 70 metros de terreno por cada lado de la vía tendida y con el que fundamentaron el despojo a campesinos y a indígenas, o bien en bonos de deuda pública, y siempre con totales exenciones de impuestos; todos estos subsidios a las concesiones ferrocarrileras era la forma en que la semifeudal e ignorante burguesía mexicana y el grupo de "científicos" cobraba, entre otras prebendas, por su servilismo hacia el dictador, y por lo mismo buscaban siempre proyectos absurdos con rutas difíciles para elevar el monto de los subsidios. Don Porfirio, que entendía perfectamente el destino de estas concesiones ferroviarias, tenía que recurrir al capital norteamericano, pues no podía confiar el progreso para México que representaban los ferrocarriles a quienes el propio dictador reconocía como una burguesía rural, semifeudal, y agiotista, así lo manifestó en 1906 en una entrevista con trabajadores ferrocarrileros con motivo de una huelga ese año, diciendo:

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

"...Por eso se establecieron los puertos de Tampico, Veracruz, Coatzacoalcos y Salina Cruz, para que vengan los hombres de empresa de otros países a invertir sus capitales. En rigor, no se habrían podido realizar estas mejoras con capital mexicano. Los mexicanos, con pena lo digo, sólo están acostumbrados a imponer capitales a rédito, a alquilar ranchos o a instalar montepíos, pero grandes empresas no han querido o no han podido emprenderlas y de ahí la necesidad de recurrir a los extranjeros..."²³

En tales condiciones el viejo dictador no pudo evitar que la construcción de las grandes troncales ferroviarias sirvieran no tanto a México sino a los intereses del capital norteamericano, que en nuestro país no tuvo ningún obstáculo a sus intereses, gozando de subsidios y de expropiaciones de tierras, y cuyas concesiones que les eran otorgadas con toda liberalidad, les permitió realizar trazos alevosos que convirtieron a los ferrocarriles de México, como su principal vicio de origen, en verdaderas rutas de saqueo de nuestras riquezas: El Ferrocarril Internacional fue concebido para transportar a los Estados Unidos los productos minerales de la zona carbonífera de Monclova y Sabinas, en Coahuila, y los de las principales minas de Durango, los productos minerales de estas regiones que más interesaron a la industria norteamericana fueron el oro, la plata, el cobre, el hierro, el plomo, el manganeso y el mercurio, además de transportar el ganado que se engordaba en Coahuila y era enviado después a los Estados Unidos. El Ferrocarril Central se creó para transportar los productos minerales y ganaderos de Guanajuato, Durango, Zacatecas y Chihuahua, de Guanajuato incluso fueron enviadas a Estado Unidos inmensas cantidades de plata, de su ramal a Guadalajara, fueron transportados productos agrícolas y ganaderos de Jalisco, Colima y Guanajuato a la frontera con Estados Unidos. El Ferrocarril Nacional Mexicano fue otra salida de productos mexicanos de Uruapan, en Michoacán, Acámbaro en Guanajuato, Toluca, la ciudad de México, Querétaro, San Luis

²³ Marcelo N. RODEA, *ob. cit.*, pp. 316 y 117; también en Mario GILL, *ob. cit.*, pp. 19 y 11.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Potosí, Saltillo, Monterrey y Nuevo Laredo hacia el vecino país del norte. El Ferrocarril Noroeste de México, con su ruta de Chihuahua a Paso del Norte (hoy Ciudad Juárez, Chihuahua), se destinó a exportar madera hacia los Estados Unidos. El Ferrocarril "Kansas City, México y Oriente", que entraba al país por Presidio del Norte (hoy Ojinaga, Chihuahua) aunque no fue concluida la ruta planeada hasta el puerto de Topolobampo, Sinaloa durante el porfiriato, sí fue otra ruta para exportar los productos minerales de la región a los Estados Unidos de Norteamérica; lo mismo ocurrió con los pequeños ramales como el Ferrocarril de Nacozeni y el Guaymas a Nogales, en Sonora, que fueron rutas para la exportación principalmente de productos minerales hacia el vecino del norte. Las restantes rutas construidas por el capital extranjero, como el Ferrocarril Mexicano, el Interoceánico (de Veracruz a Acapulco que quedó inconclusa) y el de Veracruz al Istmo estaban también destinadas al comercio exterior pero con Europa. En tales condiciones no era extraño que el capital norteamericano se interesara por las entonces escasamente explotadas minas mexicanas, así se crearon en Coahuila, Chihuahua, Sonora, Zacatecas, Durango y Guanajuato las grandes compañías mineras con capital estadounidense, así los minerales de Sonora fueron explotados por las compañías *Minas Prietas, Co.*, *North Mexico Mining, Co.*, *Santa Maria Mining, Co.*, y en el mineral de Cananea se estableció la *Cananea Consolidated Copper, Co.*, tristemente célebre por haber utilizado los servicios de los *rangers* de Arizona para sofocar a balazos la famosa huelga de los mineros en 1906; en 1881 siete compañías norteamericanas se adueñaron de las minas más ricas de Chihuahua; en Coahuila los inversionistas del Ferrocarril Central dominaron catorce minas.

Pero las empresas norteamericanas no sólo trazaron sus vías en México a su capricho y conveniencia, sino que también obstaculizaron la construcción de ferrocarriles que podían significar alguna competencia para sus líneas, como ocurrió con el Ferrocarril Chihuahua al Pacífico, planeado por el idealista norteamericano Albert Kimsey Owen, que ideó una ruta desde Norfolk, Virginia, hasta Oguira, hoy Topolobampo, en Sinaloa, donde los colonos vivirían en una cooperativa socialista, similar a la que fundara en 1834 en Indiana el otro Owen, el utopista inglés; el proyecto fue sabotado por todos los medios

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

posibles por los magnates ferrocarrileros norteamericanos que le negaron financiamiento en Wall Street y todas las fuentes de crédito, además de negarle equipo para los trabajos, por lo que la Colonia fracasó; en 1897 obtuvieron los utopistas norteamericanos otra concesión para construir la ruta ferroviaria entre Topolobampo y Presidio del Norte (hoy Ojinaga), con tres ramales y una línea entre el Ferrocarril de Sonora y el de Topolobampo, el proyecto nuevamente fracasó por las mismas causas y no por razones técnicas como se hizo creer, cediéndose en 1899 los derechos a favor de la Compañía del Ferrocarril Kansas City, México y Oriente.

Sin embargo, estando las empresas ferrocarrileras mexicanas bajo el absoluto control de los capitales norteamericanos, era evidente que desarrollarían una política tarifaria que favoreciera por completo sus particulares intereses, y en virtud de que en las concesiones otorgadas se había establecido que las cuotas máximas que los ferrocarriles podían cobrar a las mercancías que se exportaban, corresponderían al 50% de las cuotas de tarifa general de carga o al 50% de las tarifas autorizadas en la concesión, la medida benefició únicamente a los productos destinados al comercio exterior, principalmente a las empresas mineras, las principales usuarias de los ferrocarriles y cuya producción se destinaba primordialmente al mercado internacional con el vecino país del norte. Así, verbigracia, en el Ferrocarril Central Mexicano, las tarifas por tonelada/kilómetro para el comercio interior, en los primeros 150 kilómetros, para las mercancías de primera clase eran de \$0.060, para los de segunda clase eran de \$0.057, y para los de tercera clase eran de \$0.054; mientras que para las mercancías de exportación, sobre las mismas unidades de medida, eran para las mercancías de primera clase de \$0.030, para los de segunda clase de \$0.028 y para los de tercera clase de \$0.027; esto es, para el transporte de productos al interior la tarifa era 100% más alta, y considerando la enorme cantidad de toneladas de flete que se transporta por ferrocarril (un solo furgón de la época tenía capacidad para transportar entre 20 y 50 toneladas), derivó en un muy alto costo de transporte para el consumo interno y un obstáculo para el desenvolvimiento del comercio interno, en virtud de que los agricultores, comerciantes e industriales mexicanos tuvieron que pagar, a través de las tarifas altas, la compensación por las pérdidas que a los

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ferrocarriles ocasionaba el transporte de minerales y productos para el comercio exterior; además de que tales tarifas finalmente ocasionaron profundas crisis en las finanzas de las compañías ferrocarrileras.

Al aproximarse el siglo XX, el Gobierno porfirista comenzó a preocuparse de algún modo, por organizar la hasta entonces desordenada y empírica construcción de ferrocarriles de manera más acorde a los intereses nacionales, así en mayo de 1891 se creó la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, que tuvo entre sus funciones el despacho de los asuntos relativo a los ferrocarriles, entre otros once ramos, y que anteriormente era función de la Secretaría de Fomento, comenzando así a examinarse, al menos con un poco más de cuidado, las concesiones otorgadas para la construcción de ferrocarriles. Y en 1898, el que fue Secretario de Hacienda durante los últimos 18 años del régimen porfirista, José Ives Limantour, presentó su propuesta para dirigir las construcción y financiamiento de ferrocarriles y puertos. En su proyecto, Limantour propuso que los favorecidos con alguna concesión depositaran en garantía una fuerte suma a cambio de un plazo razonable para construir la línea, al final del cual si no se cumplía con los mínimos de construcción la concesión quedaría sin efectos y la garantía quedaría en beneficio del Estado, además de que el solicitante de alguna concesión debería acreditar su solvencia económica, y no se permitiría más prórrogas para el establecimiento de rutas; se precisaron causas de caducidad para todas las concesiones y se fijó un término de 99 años para la vigencia de las concesiones; propuso además Limantour favorecer la construcción de rutas conforme a su urgente necesidad aplazando las menos urgentes, así consideró como de primera importancia las líneas que integraran la zona del Pacífico con el centro, las que prolongaran la red ferroviaria hacia el sur, que unieran al Nacional de Tehuantepec con el resto del país, que llegaran a la frontera con Guatemala, y la que acortara la distancia entre Acapulco, México y la frontera norte. El proyecto de Limantour fue íntegramente aprobado y en base a él se creó la primera Ley General de Ferrocarriles en 1898. La Ley, dividida en 14 capítulos y 187 artículos, precisó en las obligaciones de las compañías constructoras, fijar un depósito de \$150.00 por cada kilómetro de vía proyectado, plazos para el reconocimiento de la ruta y determinado número de kilómetros

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

para construir al año, bajo pena de caducidad en caso de incumplimiento y de perder el depósito en beneficio del Estado, además de la obligación de sujetarse a los tribunales mexicanos para cualquier controversia, y por lo no tanto no invocar la protección de sus países en el caso del capital extranjero, se estableció el derecho de la Nación de revisar tarifas de carga y pasajeros, aprovechar los postes telegráficos para una línea del gobierno y tarifas reducidas para el transporte de tropas y empleados federales. La Ley, muy completa y minuciosa para la época, y que estuvo vigente incluso después del periodo revolucionario, fue sin embargo insuficiente para cumplir en su totalidad el plan ferrocarrilero de Limantour, el cual finalmente fracasó debido a la pésima situación financiera de las constructoras de las líneas ferroviarias que no pudieron terminar las rutas señaladas como de primera importancia, de las que únicamente se terminaron las líneas de Guadalajara a Manzanillo y la del Istmo a la frontera con Guatemala.

Respecto de la situación de los trabajadores ferrocarrileros durante el porfiriato, ésta, al igual que el de toda la clase trabajadora de ésta época y acorde con el régimen liberal individualista imperante en la época, era deplorable; los ferrocarriles mexicanos, construidos en México por mexicanos con dinero mexicano (vía los subsidios y demás prebendas que otorgaba el Gobierno de Díaz a los concesionarios) eran sin embargo operados por personal estadounidense, quienes eran designados por los empresarios ferrocarrileros, que eran los mismos de los grandes consorcios y *trusts* ferrocarrileros norteamericanos, contratando a los más capaces para trabajar en las líneas de los Estados Unidos, y enviaban a México a los menos aptos; era frecuente que quienes laboraron en las compañías de los Estados Unidos como garroteros, en México eran contratados como maquinistas, ocasionando como era de suponerse frecuentes accidentes. Aunque en México existía personal muy capaz para el trabajo ferrocarrilero, capacitado por los mismos mexicanos a base de enormes sacrificios, y de verdadera labor de investigación y estudio, en virtud de la consigna norteamericana de no dar ningún tipo de información ni capacitación a mexicanos, las empresas y fraternidades de trabajadores o "*brotherhoods*" norteamericanas impidieron siempre el acceso de mexicanos a puestos importantes, y sólo podían ser ocupados para las labores más penosas y peor remuneradas,

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

así los ferrocarrileros mexicanos sólo podían aspirar a puestos de peones de vía, pasaleñas o fogoneros de segunda, y hasta garroteros pero esta última categoría lograda sólo en contadas ocasiones; más excepcionalmente y con circunstancias tales como la amistad con jefes o funcionarios del Gobierno posibilitaban que un mexicano llegara a maquinista, pero siempre después de pasar exámenes sumamente difíciles con la consigna de que los reprobaran, exámenes que desde luego eran distintos a los que hacía el personal norteamericano, además del indispensable requisito de dominar el idioma inglés, pues en prácticamente toda la red ferroviaria mexicana el inglés era el idioma oficial no sólo para la redacción de las órdenes de trenes, sino hasta para la simple comunicación verbal; cuando a pesar de las dificultades un mexicano llegaba a maquinista, entonces debía ingresar a alguna de las organizaciones de trabajadores norteamericanas, creadas como fraternidades o *brotherhoods*, que comúnmente protegían sólo los intereses de los trabajadores norteamericanos. Los trabajadores norteamericanos eran preferidos a los mexicanos para ocupar las plazas existentes, y el salario del personal norteamericano era considerablemente superior al de los mexicanos por el mismo tipo de labores, o incluso en el caso de los mexicanos con jornadas de trabajo superiores, además de ser pagado en dólares a los estadounidenses y en pesos a los mexicanos; así era condición habitual en esa época el trato preferente al personal norteamericano, que comúnmente tenía un trato despótico e insolente hacia los mexicanos, recibiendo los ferrocarrileros mexicanos discriminaciones, humillaciones, malos tratos, jornadas inhumanas, despidos injustificados y demás vejaciones en su propio país. Éste fue el principal motivo por que las primeras luchas ferrocarrileras de principios del siglo XX buscaran la mexicanización de los ferrocarriles y del personal ferrocarrilero.

En tales condiciones era imposible en esos años pensar en la existencia de un derecho jubilatorio para los trabajadores rieleros mexicanos, sin embargo el derecho a la jubilación y a las indemnizaciones por accidentes profesionales fue siempre una inquietud y motivo de lucha desde la aparición de las primeras organizaciones ferrocarrileras que surgieron durante la dictadura de Díaz; pues era frecuente ver cómo a la muerte o después de un accidente que incapacitara permanentemente a un ferrocarrilero,

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

éste y su familia quedaban condenados a la más absoluta miseria, de igual modo en los muy frecuentes casos de despido y cuando el trabajador por su edad y su deteriorada condición física ya no estaba en condiciones de continuar en las labores, incluso en los casos de muerte la viuda del trabajador estaba imposibilitada a cobrar los salarios devengados (según el criterio de las empresas ferrocarrileras, si los salarios eran del trabajador, que los cobre él); todo esto motivó a que los rieleros comenzaran a organizarse, creando en un principio asociaciones de carácter mutualista para su propia ayuda y poder sobrellevar su angustiosa situación. Sólo en el Ferrocarril de Hidalgo y del Nordeste, concesionado a Gabriel Mancera, puede tenerse tal vez como la única excepción a la regla general de malos tratos generalizados hacia los rieleros mexicanos, y donde los ferrocarrileros y sus familias sí contaban con atención médica a cargo de la Empresa.

A diferencia de las primeras organizaciones ferrocarrileras mexicanas, las organizaciones norteamericanas de fines del siglo XIX, eran ya sociedades de defensa de los trabajadores, a las que cuando algún mexicano a pesar de las múltiples dificultades llegaba a ocupar algún cargo ya de importancia, fuere de maquinista, despachador, telegrafista, conductor o mecánico de primera era obligado a formar parte de ellas, así las sociedades existentes al finalizar el siglo XIX y comenzar el siglo XX eran entre otras, la "*Order Railway Telegraphy*", la "*Brother Railway Despatch*", la "*Brother Locomotive Engineers*", la "*Order Railway Conductors*" y la "*Association International of Mechanics*"²⁴. A pesar de que los ferrocarrileros norteamericanos que llegaban a ser procesados en México por alguna causa, verbigracia algún accidente ferroviario, eran tratados con descarada benevolencia o temor por los jueces mexicanos, las hermandades norteamericanas se quejaban de que sus afiliados en México eran víctimas de "maltratos y de injusticias" y se llegó al extremo de pretender que fueran juzgados en Estado Unidos. Inclusive, la primera huelga que se registra en los ferrocarriles mexicanos data de 1894, llevada a cabo por los mecánicos norteamericanos de los talleres de Aguascalientes del Ferrocarril Central, influida por la gran huelga de ese mismo año por los trabajadores de la

²⁴ Servando A. ALZATI, *Historia de la Mexicanización de los Ferrocarriles Nacionales de México* (México, Ed. Beatriz de Silva, 1946), p. 15.

compañía *Pullman* de Chicago, los talleristas de Aguascalientes se quejaban de malos tratos y bajos salarios, la compañía del Ferrocarril Central con la total ayuda de las autoridades despidieron a los huelguistas y solicitaron personal mexicano para sustituir a los despedidos a la entonces recién creada Orden Suprema de Empleados Ferrocarrileros Mexicanos, que logró colocar a un buen número de obreros mexicanos.

El primer esfuerzo de asociación de los ferrocarrileros mexicanos data de 1890 en que quedó organizada la Orden Suprema de Empleados Ferrocarrileros Mexicanos, formada con pocos socios, con fines más de carácter mutualista y que tuvo una vida muy efímera y con resultados nulos, fuera de la colocación de trabajadores en el Ferrocarril Central con motivo de la huelga de mecánicos americanos sin ningún otro éxito de su actividad, desapareciendo la organización poco a poco ante la imposibilidad de contar con más adeptos y por las constantes represalias de las empresas hacia la organización. Sin embargo la primera organización de franca resistencia creada por ferrocarrileros mexicanos, antecesora del actual Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, fue la "Unión de Mecánicos Mexicanos", fundada por Teodoro Larrey el 28 de agosto de 1900, con ayuda de la Logia Masónica, entonces la única organización independiente del Estado que por su carácter secreto facilitó la creación de la Unión; el acta constitutiva fue elaborada por Larrey y firmada por sus amigos a quienes reunió en su propia casa en Puebla para ese fin. La Unión se organizó con gran rapidez consiguiendo más asociados en los siguientes días, el presidente de la Unión fue Larrey, y para los primeros cuatro meses de labor ya operaban sucursales de la Unión en Jalapa, el Distrito Federal, San Luis Potosí, Acámbaro, Aguascalientes, Chihuahua, Monterrey y Piedras Negras, entre otras sedes.

Poco después de iniciada la precaria existencia de la Unión, casi se había desintegrado con motivo de la represión oficial en contra de una huelga mal organizada por los mecánicos de Puebla que no consultaron con las demás sucursales de la Unión, los mecánicos fueron perseguidos y encarcelados, otros más sufrieron del boicot de la "bola negra", donde las empresas ferrocarrileras acordaban no volver a dar trabajo a los

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

huelguistas; pero los trabajadores contaron con su mutua ayuda y la Unión de Mecánicos Mexicanos surgió de nuevo, organizada por Silvino Rodríguez, dejando el camino ya abierto para la creación de otras organizaciones de resistencia ferrocarrileras; de la actividad de ésta organización destaca el hecho de que en la Convención General que tuvo la Unión en la ciudad de México en 1907 delineó derechos fundamentales para los trabajadores, siendo la primera organización obrera en hacerlo, y que quedarían establecidos en su mayoría posteriormente en la Ley Federal del Trabajo; de esta forma aprobó la convención pugnar por el establecimiento en los ferrocarriles del seguro contra accidentes del trabajo, el establecimiento de jornadas de ocho horas, derechos escalafonarios, jubilación después de determinados años de servicios, vacaciones anuales, servicio médico y la no admisión en el trabajo a menores de 15 años ni a quienes no tuvieran la instrucción primaria; con tales proposiciones acordaron formar una comisión para acudir ante el dictador Díaz, y una vez conseguida la audiencia presidencial leída que fue la propuesta y escuchada atentamente por el dictador, manifestó Díaz que le parecía justa la propuesta y que la mandaría estudiar para ver hasta donde era posible conceder lo solicitado, pero indicando que no toleraría huelgas con motivo de sus propuestas pues cualquier alteración del orden sería castigado. Aunque el viejo dictador no puso en práctica ninguna de las propuestas de la Unión de Mecánicos Mexicanos, lo anterior sí constituye el primer antecedente de los ferrocarrileros en su lucha por conseguir un derecho a la jubilación por antigüedad, además de las otras prestaciones obreras; inquietud que se manifestó en otras organizaciones obreras como la "Gran Orden Mexicana de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros" creada años después y que llevara inquietudes muy similares al Constituyente de Querétaro de 1916-1917.

Durante los primeros diez años del siglo XX, y siguiendo el precedente de la Unión de Mecánicos Mexicanos, surgieron las primeras organizaciones de ferrocarrileros para la resistencia y defensa de los intereses de los trabajadores, aunque en un principio algunas hayan tenido fines más de mutualidad. El 3 de septiembre de 1903 se formó en la ciudad de México la "Sociedad de Hermanos Caldereros Mexicanos" influenciados por las hermandades de los Estados Unidos, pero creada con el apoyo de la

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Unión de Mecánicos Mexicanos, destacando porque desde su creación aceptaban no sólo a mexicanos sino también a extranjeros a la sociedad, posteriormente se cambió el nombre de la organización por el de "Unión Internacional de Caldereros", subsistiendo durante varios años más. El 7 de noviembre de 1904, en la ciudad de México se formó la "Gran Liga Mexicana de Empleados del Ferrocarril" a iniciativa de Ernesto Hernández Espejel, telegrafista del Ferrocarril Interoceánico, formada al principio muy modestamente, pero que en poco tiempo afilió a ferrocarrileros de todas las ramas y de las diversas empresas haciéndola una de las organizaciones más grandes y de las que más preocupó al Gobierno de Díaz y a las empresas ferroviarias, contribuyó considerablemente al proceso de mexicanización del personal del ferrocarrilero para sustituir a los norteamericanos, capacitando a rieleros mexicanos en las diversas especialidades hasta la desaparición de la Liga en 1908, con motivo de una huelga ferozmente reprimida. En 1906 se constituyó la "Unión de Forjadores Mexicanos" y en enero de 1907 constituyó la "Unión de Carpinteros y Similares", formada con carpinteros principalmente de los Ferrocarriles, ambas de vida efímera. En 1907 se formó la "Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos", con ayuda también de la Logia Masónica, y que para 1911 fue una de las primeras organizaciones ferrocarrileras en ser reconocidas oficialmente por las empresas; en ese mismo año se organizaron también los telegrafistas de los ferrocarriles, creando la "Sociedad Mutualista de Telegrafistas Ferrocarrileros", afiliando para 1912 también a los despachadores y cambiando ese mismo año su nombre por el de "Sociedad Mutualista de Despachadores y Telegrafistas", y contribuyendo posteriormente a la unión de todas las agrupaciones ferrocarrileras en un congreso y a la mexicanización del personal de los ferrocarriles, capacitando personal para telegrafistas y despachadores.

A principios de 1909 se organizó en la ciudad de México la "Asociación de Conductores y Maquinistas Mexicanos" de vida más efímera, dada la feroz represión que había en la época contra los movimientos obreros; pero para el 20 de noviembre de 1910 se fundó en Monterrey la "Unión de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros" y rápidamente se extendió con sucursales en toda la República, afiliando a rieleros de todas las empresas ferroviarias del país, siendo la primera agrupación obrera en obtener de la

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Gerencia de la empresa de los entonces recién creados Ferrocarriles Nacionales el derecho de obtener pases para viajar por todo el sistema a las sucursales de la Unión, pues anteriormente los rieleros organizados para comunicarse con las sucursales de sus organizaciones en el interior de la República tenían que viajar con su propio peculio o en ocasiones en los cabooses de los trenes de carga con ayuda de los conductores; la Unión contribuyó considerablemente a la capacitación de mexicanos para ocupar las plazas de los extranjeros durante el proceso de mexicanización de los ferrocarriles a principios del siglo XX. Aparecieron en ésta época también organizaciones obreras de cada rama ferrocarrilera, como la "Gran Liga de Forjadores", la "Unión de Modelistas y Moldeadores", la "Unión de Cobreros y Hojalateros" y la "Unión de Estibadores y Jornaleros", cada organización creada para resolver los problemas específicos de cada especialidad, pero que en el fondo eran comunes a todas las ramas, así los ferrocarrileros mexicanos lucharon siempre en contra de abusos tales como la discriminación por parte de extranjeros, jornadas excesivas, salarios bajos e inferiores a los del personal norteamericano, maltratos, inseguridad, abusos por parte de capataces y total carencia de prestaciones sociales como indemnizaciones, asistencia médica y pensiones.

Sus formas de lucha, originalmente en base a la mutualidad de los agremiados, poco a poco fueron creando conciencia de clase por medio de la discusión y la propaganda, hasta recurrir a las huelgas; así durante el régimen de Porfirio Díaz aparecieron numerosas publicaciones de los rieleros organizados, a pesar de las constantes persecuciones de que fueron objeto, de dichos periódicos destacaron "El Ferrocarrilero" de Félix C. Vera; "Trenes y Alambres" de Salvador Guillén; "Alianza de Ferrocarrileros" de Vicente M. Gutiérrez; "La Unión de Mecánicos" de Silvino Rodríguez; "El Heraldo Ferrocarrilero" de Abelardo Reyes; "Arbol Social" y "Horizonte Libertario" de la Liga de Carpinteros, y "Fiat Lux" de la Unión de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros²⁵. Las primeras huelgas de los trabajadores ferroviarios, llevadas en busca de la mexicanización de los ferrocarriles y que les daba un carácter nacionalista y patriótico a

²⁵ Ibid., p. 132.

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

sus luchas, en tanto que buscaron recuperar para los mexicanos su fuente de trabajo, fueron sin embargo, como prácticamente todas las huelgas ferrocarrileras, reprimidas con despiadada ferocidad por el Gobierno de Díaz, a pesar de que durante los últimos años de la dictadura, el gobierno comenzó a apoyar el proceso de mexicanización del personal ferrocarrilero.

Una de las primeras huelgas llevadas a cabo por ferrocarrileros mexicanos fue la llevada en contra del Ferrocarril Mexicano en marzo de 1902, en los talleres de Orizaba, con motivo de que un nuevo Superintendente puso en práctica varias medidas en contra de los talleristas, como la de retrasar por simple capricho el pago de los salarios; los más de seiscientos operarios suspendieron las labores, y tan pronto supo la Dirección de la empresa el principal motivo de la huelga ordenó enviara a Orizaba un carro pagador que tardó de todos modos dos días en llegar, las gestiones que tuvo la empresa con los huelguistas consiguieron las modificaciones a las disposiciones que afectaban a los trabajadores triunfando el movimiento, sin embargo los líderes del movimiento fueron llevados a prisión, como era común es esta clase de movimientos por parte de las autoridades en total apoyo a las empresas. Otro método utilizado era el de emplear esquirols para suplir a los huelguistas, como ocurrió en la huelga de Torreón en agosto de 1902, en contra del Ferrocarril Internacional; los trabajadores mexicanos pidieron aumentos en sus salarios y como la empresa se los negó se fueron a la huelga, a pocas horas de haber suspendido las labores la empresa contrató otros trabajadores que ofrecieron trabajar por el salario que disfrutaban los huelguistas, haciendo fracasar el movimiento, los huelguistas tuvieron que solicitar trabajo en otros ferrocarriles, incluso hasta por menores salarios a los que tenían antes de la huelga. Similares métodos se emplearon en contra de la huelga de fogoneros del Ferrocarril Nacional en octubre de 1902, originada por reclamos de los fogoneros de incrementos salariales y pago de viajes redondos cuando salían a trabajar al camino; la suspensión de labores paralizó todo el servicio de carga y pasajeros desde la frontera hasta Saltillo; la huelga fracasó debido al empleo de esquirols que motivó el despido de todos los fogoneros huelguistas, incluso hasta de los norteamericanos, veinte fogoneros más señalados como incitadores fueron

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

aprehendidos en Monterrey. En esos días se anunció también una huelga de maquinistas del Ferrocarril Internacional, reclamando un incremento salarial del 25%, la empresa se apresuró a ofrecer un incremento del 10% que los maquinistas no aceptaron, por lo que convinieron en sujetarse a árbitros, siendo éste el primer arbitraje para un conflicto laboral de que se tiene conocimiento en la historia del movimiento obrero en México; la comisión de arbitraje designada resolvió conceder un aumento del 17.5%, promedio del que reclamaban los huelguistas y del que ofrecía la empresa, dictando el 10 de noviembre de 1902 el histórico Laudo Arbitral, el primero de la historia del movimiento obrero nacional, obteniendo un triunfo los obreros y evitando la empresa la suspensión de labores.

La primera huelga del Ferrocarril Interoceánico ocurrió en 1903, cuando se aumentó a los garroteros la carga de trabajo, los garroteros demandaron aumento de salario y de personal y como no los concedió la empresa se suspendieron las labores, paralizando todos los trenes en la antigua estación de San Lázaro en la ciudad de México, el líder del movimiento, José Labastida fue advertido que de continuar su "agitación" sería pasado por las armas; finalmente la empresa accedió a contratar más personal pero se negó a conceder el aumento salarial que solicitaron los trabajadores. La primer demanda interpuesta por un trabajador y ganada por éste fue la interpuesta en febrero de 1904 por Manuel Cisneros, contador del Ferrocarril Nacional Mexicano, quien demandó a la empresa por haber sido despedido sin previo aviso, exigiendo una indemnización y una cantidad de dinero que se descontó, en virtud de que un artículo del Código de Comercio contemplaba dicho aviso previo, uno de los Jueces Menores de la ciudad de México que conoció de la controversia condenó a la empresa a pagar \$150.00 mas réditos y costas del juicio, la empresa presentó un amparo ante un Juez de Distrito concediéndosele el amparo, pero al conocer la Suprema corte de Justicia en revisión confirmó la sentencia del Juez Menor terminando así el primer juicio interpuesto en México por un trabajador, a favor de éste, aunque conforme a las leyes mercantiles. En enero de 1905 estalló una huelga en el Ferrocarril Mexicano, como consecuencia de la supresión de los puestos de guardavía y de cargadores para "hacer economías", como consecuencia de la falta de guardavías en los cruceros comenzaron a ocurrir numerosos accidentes, lo que motivó que la opinión

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

pública apoyara la huelga; la empresa reconoció la necesidad del personal de guardavías, pero despidió a los huelguistas y los sustituyó con nuevo personal, el garrotero Manuel Serdane fue detenido y procesado como principal instigador del movimiento.

La principal huelga ferroviaria bajo el régimen de Díaz fue la organizada en Chihuahua en agosto de 1906 por la Unión de Mecánicos Mexicanos que dirigía Silvino Rodríguez, demandando igualdad de salarios con los extranjeros, fijación de jornada, reconocimiento de la Unión por la empresa del Ferrocarril Central, despido sólo por causa justificada y reinstalación de todos los huelguistas; las tropas que fueron enviadas para aplastar la huelga de los mineros de Cananea fueron después llevadas rápidamente a Chihuahua quedando listas para sofocar el movimiento ferroviario, y como ni empresa ni trabajadores cedían fue enviada una comisión de huelguistas a hablar con el presidente Díaz, quien después de leer el pliego de peticiones y de rebatir una por una todas las demandas obreras conminó a los huelguistas a no imponerse por la violencia ni poner trabas al capital, pues mantendría el orden por medio de la fuerza pública si era necesario, aunque daría instrucciones a la empresa para resolviera las demandas que fueran de justicia; mientras, la huelga se generalizó en todos los talleres del Ferrocarril Central, sumándose a la huelga los carpinteros, cabos de camino, peones de vía y fogoneros, y contando con el apoyo de comerciantes y agricultores; el gobernador de Chihuahua Enrique Creel ordenó detener al líder del movimiento Silvino Rodríguez, por una orden del dictador Díaz de fusilarlo, Silvino Rodríguez pidió entrevistarse con el dictador, quien le concedió la entrevista; ya en la ciudad de México y después de que el dictador se convenciera de que la huelga de los mecánicos no era un movimiento subversivo, Díaz volvió a conminar al líder mecánico de que no permitiría que se alterara el orden, pero que dio ya instrucciones a la empresa para que resolviera las demandas que fueran de justicia y que esperaba que todos volvieran al trabajo; la huelga terminó con la reinstalación de casi todos los huelguistas y pronto se concedieron aumentos salariales; la Unión adquirió prestigio ya no como sociedad mutualista sino de resistencia, conquistando el derecho de salario igual por trabajo igual.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Otra gran huelga ferrocarrilera que estalló durante la dictadura, fue la de la Gran Liga Mexicana de Empleados del Ferrocarril en abril de 1908, organizada para luchar en contra de la discriminación y malos tratos hacia los mexicanos por los extranjeros al interior de la empresa del Ferrocarril Nacional Mexicano; ya en 1907 la Gran liga había conseguido igualdad de salarios para caldereros nacionales y extranjeros, además de haber contribuido considerablemente al establecimiento de escuelas para capacitar al personal rielero mexicano; pero para abril de 1908, un movimiento mal preparado, sin orden y sin haber tomado las medidas necesarias para poder resistir durante la suspensión de labores ocasionó que la huelga fracasara; la huelga estalló con motivo del despido de varios trabajadores de los almacenes de San Luis Potosí, el líder de la Gran Liga, Félix C. Vera emplazó a huelga a la Empresa sin haber consultado a las demás sucursales de la Gran Liga, y como la Empresa no cumplió las demandas de los rieleros, estalló la huelga en las divisiones San Luis Potosí, Acámbaro y Querétaro, pero en Saltillo, Monterrey, Laredo y en la ciudad de México las labores no se suspendieron, fraccionándose el movimiento; de inmediato la prensa oficialista, empezando por el periódico "El Imparcial" desacreditó públicamente el movimiento, como desde entonces se acostumbró contra las huelgas; el ejército intervino y se emplearon esquiroleros para no "entorpecer" más el tráfico, Porfirio Díaz llamó al líder Félix C. Vera, a quien le manifestó su disgusto por el movimiento, que los motivos eran injustificados y le recomendó finalmente que se alejara algún tiempo del país "para evitar problemas"; con tales consejos la huelga fracasó y pronto fue disuelta la Gran Liga, cuando Félix C. Vera después de un improvisado viaje al extranjero regresó al país, fue aprehendido y recluido en la cárcel de Belén por orden del dictador.

La costumbre del Gobierno de Díaz de reprimir ferozmente todo movimiento de huelga, y después de culminar los acontecimientos de Cananea y Río Blanco, gradualmente fueron generalizando el descontento entre la clase obrera mexicana, que cada vez adquiría mayor conciencia de clase; al interior de las organizaciones rieleras, y aunque muchas de sus huelgas fueron reprimidas, el hecho de que los rieleros mexicanos buscaran mexicanizar su fuente de trabajo, hizo que poco a poco comenzaran a contar con

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

la simpatía del Gobierno; sin embargo, el proceso de consolidación de las líneas ferroviarias mexicanas era un proceso que sólo podía ser llevado a cabo por el Gobierno. A principios del siglo XX, los grandes *trusts* mundiales, la *Standard Oil Co.* y la *Casa Speyer*, norteamericana y francesa respectivamente, habían adquirido el control del Ferrocarril Nacional y del Ferrocarril Central, comenzaron en un proceso de monopolización a adquirir el control de grandes troncales ferroviarias en los Estados Unidos y pronto controlarían con relativa facilidad las líneas mexicanas, además de la facilidad que tendrían dada la difícil situación financiera de los ferrocarriles mexicanos, incapaces de superar sus crisis económicas, quedando la posibilidad de que el sistema de comunicaciones mexicano quedara bajo el control extranjero. En tales condiciones, no fue difícil para el Secretario de Hacienda, José Ives Limantour convencer a Don Porfirio de la necesidad de que el Gobierno mexicano controlara las empresas ferrocarrileras, aunque atendiendo Limantour más sus intereses personales que los de la Nación; así para 1902 el Gobierno obtuvo la mayoría de las acciones del Ferrocarril Interoceánico, por medio de una operación de \$13 millones de pesos, que entonces tal cantidad representaba más de la mitad del presupuesto anual del país, y de cuya operación ha sido cuestionada su limpieza incluso por los propios científicos que de facto lidereaba Limantour; y ya con el control del Interoceánico, Limantour pudo negociar ventajosamente con el Ferrocarril Nacional, que necesitaba del control del Ferrocarril Interoceánico, en tanto que las líneas de éste le representaban una salida al mar, Limantour traspasó las acciones del Interoceánico al Nacional, pero a condición de obtener las que le dieran al Gobierno preponderancia en el Ferrocarril Nacional, comprometiéndose el gobierno al cerrar la operación a pagar un medio por ciento más, equivalente a 160,392 dólares sobre el valor de dichas acciones, obteniendo por medio de esta operación el control de ambas líneas a costa del Erario Público.

Sólo faltaba obtener el control del Central para controlar las principales troncales ferroviarias de nuestro país, para conseguirlo Limantour decidió no desembolsar más efectivo directamente, sino proponer que el Ejecutivo enviara al Congreso de la Unión una iniciativa para la consolidación de las líneas nacionales para fusionar al

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Nacional y al Central en una sola empresa bajo control del Gobierno, dicha iniciativa fue enviada en 1906 y aprobada en 1907 sin oposición de los empresarios del Ferrocarril Central dada la desastrosa situación financiera de la empresa, en virtud de que con tal medida no sólo se salvaban de la quiebra sino que representaba la oportunidad de una excelente operación para los empresarios, en tanto que el Gobierno canjearía las acciones de las empresas arruinadas que estaban por los suelos por acciones de la nueva empresa consolidada que quedaron sobrevaluadas, obteniendo enormes ganancias quienes intervinieron en la operación. El Gobierno mexicano quedó con el control de la nueva empresa con un poco más del 50% de las acciones y como garante de la deuda que generara la operación que derivó de convertir la deuda de las empresas fusionadas en deuda pública nacional. El valor de las acciones del Nacional era de 130 millones de pesos y las del Central valían 118 millones 254 mil pesos, en cambio el valor de las acciones sobrevaluadas de la nueva empresa fusionada era de 460 millones, es decir con una sobrecapitalización de 211 millones 746 mil pesos, lo que representó una espléndida ganancia para los empresarios de las líneas que se fusionaban, además del grupo de científicos, pues meses antes de la consolidación el hermano del Secretario de Hacienda, Julio Limantour adquirió las acciones devaluadas de las dos empresas al borde de la quiebra con total apoyo del Banco Nacional de México dirigido por otro científico, Roberto Núñez que también era subsecretario de Hacienda, posteriormente dichas acciones adquiridas a vil precio fueron canjeadas por las acciones sobrevaluadas de la nueva empresa, en evidente especulación en perjuicio del pueblo de México. Así, por medio de la consolidación de los ferrocarriles mexicanos, con el pretexto "patriótico" de evitar el control de las líneas por monopolios extranjeros, y que escondió la gigantesca especulación de Limantour y su grupo de científicos, el 28 de marzo de 1908 se constituyó la Compañía de los Ferrocarriles Nacionales de México, con una red de 9,277.8 kilómetros de vías férreas, pero que de hecho e incluyendo las del Interoceánico controlaba un total de 11,500 kilómetros de vías; con accionistas del grupo de científicos muy allegados al General Díaz: Pablo Macedo (subdirector del Banco Nacional), Gabriel Mancera, Guillermo de Landa y Escandón, Roberto Núñez (subsecretario de Hacienda), Ricardo Honey, Manuel Zamacona, Joaquín D. Casasús, Luis Elguero, Pedro Rincón

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Gallardo, Julio Limantour (hermano del secretario de Hacienda), Luis Barroso Arias, Fernando Pimentel, Porfirio Díaz hijo, Luis Méndez y Jaime Gurza, principalmente²⁶.

Pese a la consolidación de las líneas mexicanas con la creación de la Compañía de los Ferrocarriles Nacionales de México mediante la enorme especulación de la familia Limantour y científicos, las líneas nacionales siguieron operando con personal norteamericano que controlaban los puestos de mayor responsabilidad y hacían oficial el idioma inglés en los ferrocarriles "mexicanos". Las organizaciones ferrocarrileras mexicanas crearon escuelas para capacitar mexicanos y gradualmente comenzó a haber personal mexicano capaz para sustituir a los extranjeros, iniciándose la batalla por la mexicanización de los ferrocarriles para librar al país de la presencia de altaneros norteamericanos que insultaban y discriminaban al pueblo de México violentando su derecho al trabajo. Dirigidos los trabajadores por el ferrocarrilero Felipe Pescador, pronto contaron con el apoyo del secretario de Hacienda Limantour para sustituir al personal norteamericano de los ferrocarriles, implantando poco a poco el idioma español al interior de los ferrocarriles y comprometiéndose los trabajadores a responder con eficiencia; así en 1909 con motivo del descontento de los conductores y despachadores norteamericanos ante la pérdida de sus privilegios amenazaron con una huelga, creyendo que no habría mexicanos capaces para sustituirlos, la huelga de los despachadores norteamericanos estalló el 17 de julio de 1909 pero el tráfico no se detuvo ni un instante, la huelga contra los trabajadores mexicanos que supuestamente desquiciaría todo el sistema ferroviario fracasó, todos los huelguistas norteamericanos fueron sustituidos por personal mexicano que demostró su capacidad para hacer funcionar la red ferroviaria, después de varios años de luchas de los rieleros mexicanos habían conseguido por fin con este triunfo el primer paso para la mexicanización de los ferrocarriles.

²⁶ Vicente FUENTES DÍAZ, *ob. cit.*, pp. 64 y ss.; también en Mario GILL, *ob. cit.*, pp. 20 - 27, y en Gustavo LÓPEZ PARDO, *La Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México* (México, Instituto de Investigaciones Económicas de la UNAM - Ediciones El Caballito, 1997), pp. 26 - 29.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

El movimiento armado encabezado por Francisco I. Madero que se inició en 1910 interrumpió momentáneamente el proceso de mexicanización de los ferrocarriles y frenó la construcción de vías férreas, el relativamente rápido movimiento armado llevó al General Díaz a su dimisión para mayo de 1911 y a su exilio en París, terminando así una dictadura que tanto lesionó a la clase trabajadora de México, pero que también fue indudablemente en la que mayor auge tuvo la construcción de los ferrocarriles de México, construyéndose líneas férreas e integrando la red ferroviaria mexicana casi en su totalidad, como ningún Gobierno de la revolución ha hecho, construyéndose durante el porfiriato una red ferroviaria de jurisdicción federal que totalizó 19,280 kilómetros de vías en operación, mas otros 4,840 kilómetros de vías férreas de jurisdicción local que totalizaron 24,120 kilómetros de vías férreas (ver al final de este trabajo las tablas que se acompañan como Anexos 1 y 2), frente a los 26,000 kilómetros de vías que existen en nuestro país en la actualidad y que evidencian la notoria falta de interés de los Gobiernos de la Revolución por la construcción de nuevas rutas ferroviarias; indudablemente el Gobierno de Díaz contribuyó con la construcción de los ferrocarriles a la integración geográfica del país y al desarrollo de la economía nacional, desgraciadamente los vicios de origen que tuvieron los ferrocarriles desde su construcción, siempre al servicio de intereses extraños a los nacionales, convirtieron también a los ferrocarriles mexicanos en una extensión de las líneas norteamericanas, en verdaderas rutas de saqueo que como bombas de succión entregaron nuestras riquezas al capital norteamericano, empobreciendo gradualmente en ese aspecto al país y ocasionando que las líneas mexicanas, mal trazadas y discordantes con los intereses nacionales, dejaran grandes zonas productivas de nuestro territorio incomunicadas, y con una pésima política tarifaria, subsistieran los ferrocarriles mexicanos en un casi permanente estado de quiebra.

2.- PARTICIPACIÓN DE LOS TRABAJADORES FERROCARRILEROS EN LA REVOLUCIÓN MEXICANA.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Una vez que el movimiento armado triunfó, con el dictador Díaz en el exilio y efectuado el cambio de gobierno en el país mediante el cual Francisco I. Madero llegó al poder en 1911; la lucha de los ferrocarrileros nacionales por mexicanizar los ferrocarriles y conseguir para los mexicanos las fuentes de trabajo que representaban los ferrocarriles, en ese año todavía controlados por norteamericanos, continuó con mayor fuerza y contó con el apoyo del Gobierno del presidente Madero.

Poco antes, en enero de 1911, la entonces recién creada "Unión de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros", contaba con sucursales en varios puntos del sistema, incrementando sus actividades y consolidándose como una de las organizaciones obreras más combativas y que tanto contribuyó tanto al proceso de mexicanización como a la unión de todas las organizaciones ferrocarrileras; a su vez, para julio de 1911 en Aguascalientes se formó la Unión Internacional de Cobreros, Hojalateros y Ayudantes. También en julio de 1911, se reunieron varios ferrocarrileros con la representación de sus gremios en la ciudad de México para constituir la "Junta Patriótica Nacional Ferrocarrilera", encargada de vigilar que se cumplieran disposiciones presidenciales sobre el proceso de mexicanización, tales como el uso progresivo del idioma español al interior de los ferrocarriles y promover ascensos de mexicanos a puestos de mayor responsabilidad al interior de las empresas ferroviarias; frente a la marcada oposición que presentaba el personal norteamericano en poco tiempo las organizaciones contaron con personal mexicano suficiente para sustituir a los extranjeros; así cuando en enero de 1911 estalló la huelga de los maquinistas y fogoneros norteamericanos del Ferrocarril Sud-Pacífico de México, en la que exigían un extensísimo pliego de peticiones absurdas en contra del personal mexicano, al rechazar la empresa dicho pliego, reanudó en 24 horas sin mayor problema el tráfico en todas las líneas del Sud-Pacífico con maquinistas y fogoneros mexicanos.

Pero el principal golpe al despotismo norteamericano se dio con motivo de la huelga de los maquinistas y conductores extranjeros en los Ferrocarriles Nacionales de México, en la que exigían el uso oficial del idioma inglés, reconocimiento oficial de sus

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

hermandades y restricción de ascensos al personal mexicano, la huelga estalló el 17 de abril de 1912 creyendo los norteamericanos que la huelga desquiciaría el tráfico en todas las líneas de los Nacionales de México, pero la Unión de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros y la Junta Patriótica Nacional Ferrocarrilera, encabezadas por el ferrocarrilero Teodoro Larrey y apoyadas por el Gobierno de la República, reemplazaron rápidamente a los huelguistas por personal mexicano sin que el servicio de pasajeros y de carga sufriera trastorno alguno, incluso bajo el control de mexicanos se redujo el número de accidentes. En ese mismo año fue aprobada por el Legislativo una iniciativa presentada por el Ejecutivo concediendo una pensión vitalicia para los deudos de maquinistas que conduciendo los trenes militares murieran o quedaran inválidos en manos de los rebeldes, la pensión consistía en una cantidad igual al veinticinco y hasta el cincuenta por ciento del salario del maquinista fallecido, siendo éste el primer antecedente de las pensiones por viudez para los familiares de ferrocarrileros, de las que concluida la lucha armada no volvieron a contemplar los Contratos Colectivos de Trabajo, aunque sí motivó la luchas por las pensiones de jubilación, en tanto que representaron un reconocimiento a los ferrocarrileros por sus años de servicio y que les permitiera subsistir con sus familias en sus años de retiro.

Después del asesinato de Madero, la lucha armada obligó a reducir a los ferrocarrileros las luchas sindicales, las que sin embargo no desaparecieron, así ante la necesidad de unir a todas las organizaciones rieleras en un solo organismo, en 1913 se convocó a una convención en la que se formó la "Confederación de Gremios Mexicanos", de vida efímera y antecedente del actual Sindicato único. Sin embargo, el descontento generalizado ante la usurpación de Victoriano Huerta llevó a los rieleros a sumarse a los bandos en pugna, siendo notable su participación al transportar las tropas y alimentos por todo el sistema ferroviario nacional, más de tres mil ferrocarrileros se sumaron a la lucha armada, y según la zona ocupada hubo ferrocarrileros en los grupos constitucionalistas, zapatistas y villistas, muchos murieron en combate y otros más en accidentes ferroviarios productos de sabotajes de los grupos rivales, pues tanta importancia estratégica adquirieron los ferrocarriles, tanto para consolidar la dictadura como para derrumbarla,

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

que los contendientes siempre se preocuparon tanto por conservar en funcionamiento los ferrocarriles para servirse de ellos, como lo tenían en inutilizarlos para que no los usaran los contrarios; es evidente que esta participación avivó la conciencia de clase en los rieleros que los llevó a impulsar sus luchas sindicales. Inclusive, fue durante la dictadura de Huerta cuando circunstancialmente se dio la última etapa del proceso de mexicanización de los ferrocarriles, con motivo de la invasión norteamericana en las costas de Veracruz, en abril de 1914, que estableció un estado de guerra entre los dos países y que ocasionó que todos los funcionarios norteamericanos de los ferrocarriles salieran del país, siendo sustituidos por personal mexicano.

Desde 1910 se incorporaron a los Ferrocarriles Nacionales de México las líneas de Veracruz al Istmo y se adquirió el control del Ferrocarril Panamericano, pero por tratarse de empresas arruinadas incrementaron la deuda y las cargas financieras de las líneas Nacionales, por lo que si la Empresa de los Nacionales de México operaba desde su consolidación con un serio déficit originada por la especulación de la familia Limantour, la lucha armada agravó considerablemente la situación de los ferrocarriles, dejando el inevitable panorama de los puentes volados, vías destruidas, estaciones saqueadas, trenes asaltados, material rodante destruido y la correspondiente disminución del flete y del número de pasajeros que colocaron a los ferrocarriles al borde del colapso. En tales circunstancias una vez que el dictador Huerta dimitió y Carranza entró victorioso a la ciudad de México en agosto de 1914, emitió un decreto para que los Ferrocarriles Nacionales de México fueran controlados por su Gobierno, disposición que no pudo ser llevada a la práctica debido a los conflictos que se dieron entre las tres facciones en la Convención de Aguascalientes, del que Carranza salió de la ciudad de México y estableció su gobierno de facto en Veracruz; sin embargo poco después, el 4 de diciembre de 1914 el Primer Jefe Carranza dispuso la incautación de los Ferrocarriles Nacionales de México y su manejo por un organismo estatal denominado "Dirección General de Ferrocarriles Constitucionalistas". A su vez, Francisco Villa incautó también en el norte líneas de los Nacionales de México, correspondientes al antiguo Ferrocarril Internacional desde Paredón hasta Durango y Tepehuanes, y la parte del antiguo Central desde Chihuahua

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

hasta Zacatecas, con los correspondientes trastornos al funcionamiento de la empresa, desde luego que los ingresos de las líneas incautadas las diferentes facciones las destinaron al sostenimiento de la lucha armada. Buscando tal vez un mejor funcionamiento dentro de las condiciones de anormalidad y de emergencia, Carranza dispuso en 1915 que las funciones ferrocarrileras y militares eran incompatibles, a fin de evitar que militares que por sus méritos en campaña ocuparan puestos importantes dentro de los ferrocarriles cuando desconocían por completo el funcionamiento de éstos. El desastre de las líneas sin embargo, era generalizado. Para 1916 el 40% de los puentes y túneles necesitaban ser reparados; el 80% de las vías estaban en mal estado; el 10% de los rieles tenían que cambiarse; era indispensable reparar la mayoría de las terracerías, y proveer de balasto a casi toda la red ferroviaria; respecto del material rodante, el 50% de las locomotoras existentes en 1913 estaban destruidas, así como el 40% del material rodante de carga y pasajeros; incluso el director general de los Ferrocarriles Constitucionalistas, Alberto J. Pani, cuantificó la reparación de las líneas de los Nacionales y las arrendadas para que estuvieran en las condiciones existentes antes del conflicto armado en 49 millones de pesos.

Sin embargo, a pesar de la pésima situación de los Ferrocarriles Nacionales de México, los ferrocarrileros que participaron en la lucha armada, aunque no participaron directamente con la Casa del Obrero Mundial, ni formaron parte directa de los batallones rojos formados por obreros engañados por Obregón para servir a Carranza, sí consiguieron en su beneficio medidas tales como jornadas de ocho horas, pago de salarios más altos y por tiempo extra, y continuaron la capacitación para los ferrocarrileros y el pago de pensiones para los familiares de los rieleros mutilados o muertos en servicio. Y para principios de 1917, siendo ya director general de los Ferrocarriles Constitucionalistas Felipe Pescador, convocó a una convención con representantes de las organizaciones obreras a fin de unificar salarios de las áreas de fuerza motriz y maquinaria, buscando mejorar en lo posible los salarios de estos trabajadores y evitar los privilegios y arbitrariedades que existían para la fijación de salarios; de dicha convención obtuvieron los rieleros el reconocimiento de personalidad jurídica de sus organizaciones obreras, el

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

derecho de los trabajadores de ser representados por su gremio ante los superiores jerárquicos, el establecimiento de jornada mínima de seis horas diarias, la desaparición de privilegios en los talleres, delimitación de las causas que ameritan una destitución e indemnizaciones por riesgos profesionales, entre otros logros.

En 1916 se había formado la “Gran Orden Mexicana de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros”, con elementos de la ya entonces desaparecida “Unión de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros” que desapareció como consecuencia de que en 1914 los líderes de la Unión se hicieron cómplices del Gobierno de Victoriano Huerta y la Unión vino a menos; la Gran Orden, formada con elementos revolucionarios de la desaparecida Unión, se convirtió en una de las organizaciones de resistencia más importantes, que fundó una cooperativa para sus agremiados y contaba con el periódico “El Trenista”, para la difusión de sus ideas; La Gran Orden Mexicana de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros fue tal vez la única organización obrera que envió propuestas al Constituyente de Querétaro para elevar a rango constitucional normas protectoras de la clase obrera, varias de ellas inclusive formaron parte del artículo 123, pedían los trenistas: Mexicanización completa del personal ferrocarrilero; enseñanza racionalista gratuita y obligatoria; jornadas máximas de ocho horas; prohibición del trabajo a niños menores de 14 años; creación de Tribunales de Arbitraje con representación obrera en igual número que la del gobierno y de los patrones en conjunto; jubilación a los empleados antiguos; indemnización por accidentes de trabajo; reconocimiento del derecho de huelga; casas baratas e higiénicas para los obreros, y persecución a los vagabundos de oficio. Y aunque la mayoría de sus propuestas fueron incluidas en la Constitución Política, es de notarse que el derecho de jubilación por antigüedad, que era ya una inquietud importante entre los rieleros, no fue incluida en el texto del artículo 123 Constitucional; sin embargo siguió siendo motivo de lucha de los trabajadores ferroviarios que la alcanzaron como una prestación extralegal, cuando ya bajo el nuevo orden constitucional las organizaciones sindicales rieleras conquistaron el derecho a la jubilación para los ferrocarrileros, pactándolo con los diversos Ferrocarriles

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

en los primeros Contratos Colectivos de Trabajo, es pues, sin duda, resultado de las luchas sindicales de los ferrocarrileros.

3.- LAS HUELGAS Y LAS LUCHAS FERROCARRILERAS DESPUÉS DE 1917.

Ya bajo el nuevo orden constitucional, los gobiernos de la revolución trataron de normalizar la situación de los ferrocarriles, iniciando esfuerzos por reconstruir las líneas destruidas por la lucha armada, y para pagar la deuda de los ferrocarriles generada desde la consolidación, en la que el Gobierno Federal se comprometió a garantizar la deuda hipotecaria de la compañía y los intereses de los inversionistas, lo que requería de un esfuerzo colosal difícil de conseguir, además de que era urgente también estabilizar al país e iniciar la rehabilitación del sistema ferroviario; a su vez, fue en este período cuando surgió con más fuerza entre los ferrocarrileros la idea de la unificación de todas sus organizaciones en un sindicato único, y fue también el período en el que bajo el nuevo orden constitucional de carácter social, consiguieron muchas de sus principales conquistas obreras al pactarse los primeros contratos colectivos de trabajo con las empresas ferrocarrileras, obteniendo por primera vez el derecho a la jubilación.

Los enormes daños en edificios y talleres de los ferrocarriles, vías semidestruidas y hasta tramos que desaparecieron por completo, pésimo balasto, el riel agotado por la excesiva explotación sin haber sido renovado, puentes volados y en otros casos construidos provisionalmente, encarecieron la obras necesarias para su rehabilitación limitando y dificultando las mismas; además de que no cesó durante todo el Gobierno de Carranza los ataques a los ferrocarriles, pues durante su gobierno fueron siempre frecuentes los ataques a trenes por parte de bandas de alzados y rebeldes, y hasta por asaltantes y ladrones. A pesar de las dificultades bélicas y financieras dada la situación del país, gradualmente comenzó a normalizarse el tráfico de trenes, Carranza nombró a Felipe Pescador Director General de los Ferrocarriles Nacionales de México, quien en poco tiempo puso a las vías en condiciones de ser transitadas, adquirió nuevos coches de

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

pasajeros, carros de carga, carros express y locomotoras, además de terminar la inconclusa línea porfirista de Cañitas (hoy Felipe Pescador, Zacatecas) a Durango y su ramal a Sombrerete también en Zacatecas, se construyó otra línea de Cuatro Ciénegas a El Oro en Coahuila, y otra de Allende a San Carlos también en Coahuila. Por esa misma época se rescindió el contrato de administración del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec y ésta línea junto con el Ferrocarril Panamericano, con el Veracruz al Istmo y otras menores formaron el Ferrocarril del Sureste, bajo la administración del Gobierno. Sin embargo durante el Gobierno de Carranza no todo fue normalización y prosperidad dentro de los ferrocarriles; al respecto, Carranza dejó varios precedentes de irresponsabilidad para conducir la administración de las líneas nacionales que él mismo incautó; así, de pronto surgió el proyecto de construir un ferrocarril de Saltillo al "Oriente" (así, sin precisar terminal), como Carranza quería que Saltillo, la capital de su Estado natal, fuera un centro ferroviario ordenó construir una gran estación, además de líneas poco prácticas que pasaran por cuatro Ciénegas, gastando en toda la obra 3 millones 400 mil pesos, de todo eso no quedaron sino ruinas; además, ordenó a todos los agentes de los ferrocarriles un descuento del 25% en el flete de todos los embarques de mercancía que hiciera el General Francisco Munguía. Como Carranza quería perpetuarse en el poder, buscó colocar un sucesor débil que pudiera manejar y además intentó convertir al gremio ferrocarrilero en fuerza de choque, por lo que para conseguirlo, removió de su cargo en la Dirección de los Ferrocarriles Nacionales a Felipe Pescador, a pesar de su brillante función, y en su lugar nombró a Paulino Fontes, con la sola misión de convertir a los ferrocarrileros en una fuerza electoral, la maniobra quedó interrumpida al ser asesinado Carranza en Tlaxcalantongo.

Como consecuencia de la necesidad de renovar todas las instalaciones y equipo dañados de los ferrocarriles durante la revolución, desde 1913 dejaron de cubrirse las obligaciones financieras, por lo que la deuda de los Ferrocarriles Nacionales creció exorbitantemente y aumentaron las exigencias de los banqueros norteamericanos y europeos; de acuerdo con las disposiciones de Limantour de 1908 al consolidar las líneas nacionales, los banqueros y tenedores de bonos podían rematar las líneas nacionales en

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

caso de no verificarse ningún pago para amortizaciones e intereses en un periodo de treinta días; tal situación había llevado a los gobiernos de la revolución a querer devolver las líneas provisionalmente incautadas a la antigua compañía, conservando el predominio del Gobierno conseguido desde la consolidación de la empresa, pero la Ley General de Ferrocarriles de 1898 disponía que cuando el Gobierno tuviera necesidad de ocupar las líneas férreas por razones de emergencia, debía reparar todos los daños antes de devolverlas a sus propietarios, ese era uno de los principales motivos para la reconstrucción del sistema dañado. Ya durante el régimen de Obregón, en 1922, con las líneas casi normalizadas, se necesitaba antes de devolver las líneas arreglar el pago de los bonos vencidos y no cubiertos desde 1913; en Nueva York los tenedores de bonos de la deuda de los Ferrocarriles Nacionales, banqueros de Wall Street, constituyeron el *International Comité of Bankers ON México* (Comité Internacional de Banqueros SOBRE México) para el estudio de los problemas de la deuda exterior de México, presidida por Thomas W. Lamont; el Gobierno de Obregón envió al secretario de Hacienda, Adolfo de la Huerta, a negociar con los banqueros, representados por Lamont. La celebración de un convenio con los banqueros era necesaria ante la exigencia de éstos de un pago superior a la capacidad financiera del país y por la posibilidad de que los tenedores de bonos entraran en posesión de las líneas nacionales; así, después de varias reuniones entre De la Huerta y los banqueros representados por Lamont, finalmente celebraron un convenio, conocido como convenio De la Huerta-Lamont, en el que, englobada la deuda de los ferrocarriles con la deuda pública, aceptaron los banqueros una condonación de los intereses vencidos y pagaderos hasta el 2 de enero de 1923, tanto de las obligaciones del Gobierno como de los ferrocarriles, así como a prorrogar por un plazo razonable los pagarés gubernamentales próximos a vencer; pero en el que fijaron la deuda pública total en poco más de 1000 millones de pesos, de los cuales 242,361 millones correspondía a la deuda de los ferrocarriles, pagadera en un plazo de 40 años; a su vez, el Gobierno se obligó a reanudar el pago de los intereses corrientes a partir de 1923 destinando el producto total de los ingresos por la explotación del petróleo, el 10% de los ingresos brutos de los ferrocarriles y sus utilidades líquidas cuando las hubiera, además de comprometerse el Gobierno

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

mexicano a devolver los ferrocarriles lo más pronto posible en el estado en que se encontraban al momento de incautarse en 1914.

El Gobierno de Obregón se vió imposibilitado para cumplir los compromisos del convenio De la Huerta-Lamont, motivando reclamaciones de los acreedores, y más aún en 1924 Obregón suspendió el pago de la deuda exterior en la que iba incluida la deuda ferrocarrilera, hasta que se restableciera la hacienda pública, argumentando que De la Huerta no cumplió las instrucciones que se le dieron para obtener un empréstito para obras de irrigación y para establecer un banco de emisión, para impulsar el desarrollo del país y contar con recursos para cumplir los puntos del convenio con Lamont, se le imputó a De la Huerta haber dejado la Hacienda pública en el colapso y de haber provocado trastornos a la economía del país con su rebelión armada que encabezó en Veracruz en diciembre de 1923 tratando de derrocar al Gobierno de Obregón. por estas razones en diciembre de 1924 el Gobierno de Plutarco Elías Calles tuvo que reanudar las pláticas con los acreedores extranjeros sobre el pago de la deuda pública, enviando para tal efecto a negociar con los banqueros al secretario de Hacienda, Alberto J. Pani, quien realizó el 25 de octubre de 1925 un convenio, la "Enmienda Pani", con el que modificaba los acuerdos que celebró De la Huerta, y en el que el Gobierno se comprometió a destinar a partir de enero de 1926 todos los derechos por la explotación del petróleo y anualmente 5 millones de dólares en oro estadounidense al pago de los intereses de la deuda directa, a reanudar en enero de 1928 el pago de la deuda pública y a devolver el 1° de enero de 1926 las líneas ferroviarias ocupadas por el Gobierno a la empresa privada, conservando el Gobierno nuevamente el 51% de las acciones; además, se desligó la deuda ferrocarrilera de la deuda nacional, por lo que en adelante sería la propia empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México, S.A., la encargada de liquidar sus obligaciones, pactándose que los ingresos totales netos que tuviera la empresa serían enviados para el pago de la deuda ferrocarrilera, además de crear una Comisión de Eficiencia que estudiaría la forma como la empresa podría captar mayores recursos, y el gravamen del 10% sobre las entradas brutas de los ferrocarriles sería usado para el pago de la deuda flotante y para rehabilitar las vías férreas. En tales circunstancias, las líneas nacionales

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

fueron devueltas a la empresa privada en 1926 y en ese mismo año se reanudó el servicio de la deuda pública²⁷.

No obstante, los Gobiernos de la revolución con su pésima visión contribuyeron bastante al desastre financiero de los ferrocarriles; así cuando Pascual Ortiz Rubio era secretario de Comunicaciones en el gabinete de Álvaro Obregón comisionó a un inspector de ferrocarriles para iniciar el trazo del ferrocarril Durango-Mazatlán, con una aportación inicial de 180 mil 214 pesos se inició la obra bajo la dirección personal de Ortiz Rubio, que no era ingeniero titulado y mucho menos experto en ferrocarriles; pronto se descubrió que el trazo estaba mal y se suspendieron los trabajos. Álvaro Obregón quiso tener su salida propia al mar y ordenó la construcción del Ferrocarril Navojoa-Yavaro, construyéndose una línea de 62 kilómetros que costó 3 millones 220 mil 645 pesos; pero como la línea sólo obedecía al capricho del caudillo y no a una necesidad económica, la inversión se perdió totalmente al morir Obregón. Siendo Plutarco Elías Calles el "jefe máximo" y accionista del ingenio azucarero "El Mante", también ordenó la construcción de una línea férrea de la Estación Calles a la Estación Guerrero pasando por El Mante, que se hallaba en medio de la V que forman las líneas San Luis Potosí-Tampico y Tampico-Monterrey, construyéndose 126 kilómetros de una vía inútil, que fuera de los escasos productos del ingenio, no había flete suficiente que transportar ni reduciendo los viajes a uno por semana²⁸. Esto sólo por mencionar algunos casos aislados sobre cómo se manejaba desde entonces la política ferrocarrilera en México.

Sin embargo, y a pesar de las torpezas y reveses financieros que ocasionaron a la empresa quienes dirigieron su administración, los Ferrocarriles Nacionales se manejaron en ésta época con coeficientes de explotación inferiores al 100%, esto es, reportando ganancias, así el coeficiente de explotación (entendiéndose como tal el porcentaje de los ingresos brutos absorbidos por los gastos de explotación) en 1917 era de

²⁷ Vicente FUENTES DÍAZ, *ob. cit.*, pp. 88-101; también en Sergio ORTIZ HERNÁN, *ob. cit.*, pp. 199-211, en Mario GILL, *ob. cit.*, pp. 93-104, y en Gustavo LÓPEZ PARDO, *ob. cit.*, pp. 29-35.

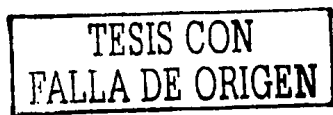
²⁸ Mario GILL, *ob. cit.*, pp. 105-107.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

70.60%, en 1919 se redujo a 64.18% y para 1926 llegó a 94.78%, desde luego que esta productividad más que a las administraciones de la empresa, se debía en realidad al esfuerzo de los trabajadores que a cambio recibían bajos salarios. Los trabajadores, a pesar de que con motivo de la lucha armada disminuyeron sus actividades sindicales, ocasionando que muchas de sus organizaciones fueran poco a poco desapareciendo, no acabaron sin embargo con todas, y de hecho después de 1917 reanudaron sus actividades, incluso con mayor fuerza ya bajo el nuevo orden constitucional. Buscando agrupar a todas las organizaciones ferrocarrileras en un solo organismo, a fines de 1918 a iniciativa de la Unión de Mecánicos Mexicanos se creó la "Alianza de Sociedades Ferrocarrileras", que sin embargo, no logró agrupar a todas las sociedades rieleras, en virtud de que los trenistas (maquinistas, fogoneros, conductores y garroteros, es decir los trabajadores de las tripulaciones de los trenes) se negaron a ingresar. Pero para 1920, el 13 de diciembre se celebró el Primer Congreso Ferrocarrilero de la República Mexicana con el fin de buscar la unificación de todas las organizaciones ferrocarrileras; y al día siguiente estalló la huelga de la Sociedad Mutualista de Despachadores y Telegrafistas Ferrocarrileros, que afectó a todo el sistema de los Ferrocarriles Nacionales; el Congreso Ferrocarrilero sirvió de intermediario entre los huelguistas y la Empresa, resolviéndose rápida y favorablemente la huelga, obteniendo los rieleros el reconocimiento de su organización por la Empresa, aumentos salariales, reinstalación de varios trabajadores y cancelación de descuentos por hospitales, entre otras prestaciones, como primer triunfo de la naciente unidad de los trabajadores ferroviarios.

Los trabajos del Congreso continuaron, a pesar de los frecuentes ataques de la dirección de las "Líneas Nacionales de México", como se le denominó a los ferrocarriles incautados por el gobierno, así como de algunos periódicos como "El Universal"²⁹ que buscaron desorientar a la opinión pública y a los rieleros del Congreso, pero sin mayores resultados, atento a que el 17 de enero de 1921 quedó constituida la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras de la República Mexicana, que agrupó a la

²⁹ Marcelo N. RODEA, *ob. cit.*, p. 219.



mayoría de las sociedades ferrocarrileras, con excepción de los trenistas, que por decisión del líder de la Unión de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros, que tenía intereses creados con al Empresa, el gremio no ingresó a la Confederación, lo que provocó el descontento de los Conductores y Garroteros que se separaron y crearon una organización independiente que se adhirió a la Confederación. Poco después, en febrero de 1921, la recién creada Confederación de Sociedades Ferrocarrileras de la República Mexicana emplazó a la Empresa de las Líneas Nacionales de México a una de las más grandes huelgas ferroviarias del país; los trabajadores ferroviarios exigían el reconocimiento de la Confederación por la Empresa y el cese de las violaciones a los contratos de los sindicatos que integraban la Confederación; la Empresa siempre se mostró hostil, de manera que el 25 de febrero estalló la huelga afectando a todo el sistema de las Líneas Nacionales; el Gobierno envió al ejército a ocupar los centros de trabajo, y a falta de suficiente personal para mover trenes se buscaron esquiroleros norteamericanos y a personal sin suficiente experiencia que al intentar mover los trenes sólo expusieron sus vidas, la carga que transportaban y hasta las vidas de los pasajeros, todo por sostener a una de las peores administraciones que ha padecido la Empresa. La huelga finalmente terminó con una victoria para los huelguistas que consiguieron el respeto a su derecho de libertad de asociación, los huelguistas fueron reinstalados y con algunas mejoras salariales y en sus jornadas de trabajo.

En 1920 la Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos se encontraba en práctica decadencia contando sólo con trescientos socios, pero poco después de las elecciones para presidente de la Alianza, en las que triunfó Luis G. León, la organización incrementó sus labores engrandeciéndose considerablemente hasta convertirse en una de las principales organizaciones rieleras de resistencia; así en ese mismo año de 1920, la Alianza, que había celebrado su Sexta convención obtuvo su reconocimiento por las empresas ferrocarrileras y se formuló el primer Contrato Colectivo de Trabajo que fue discutido y aprobado por los Ferrocarriles Nacionales de México, entonces incautados por el Gobierno Federal. Posteriormente la Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos celebró contratos colectivos con el Ferrocarril Mexicano, con la Compañía Terminal de Veracruz y con la empresa del

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Express *Wells Fargo*, pactos colectivos que indudablemente adolecían de muchas deficiencias pero que fueron la base para mejorarlos posteriormente. En ese mismo año la Alianza obtuvo por primera vez también en 1920 un aumento general de salarios a todo el personal de oficinas de los Ferrocarriles Nacionales de México, (administrados por el Gobierno y que se les conoció en aquella época primero como “Líneas Nacionales de México”, y posteriormente como “Ferrocarriles Nacionales de México y Anexas”), así como para los oficinistas del Ferrocarril Mexicano, de la Terminal de Veracruz y de la *Wells Fargo*, además de la formulación en los respectivos pactos colectivos de los primeros escalafones y fijación de salarios por tabuladores para los oficinistas de dichas empresas. En 1921 se celebró la Séptima convención de la Alianza, en la que se aclaró y amplió el Contrato Colectivo de trabajo con la empresa de las Líneas Nacionales de México. Luis G. León terminó su brillante gestión al frente de la Alianza en enero de 1923 habiendo convertido a la Alianza en una de las organizaciones de trabajadores ferroviarios más fuerte de la época; poco antes, en 1922, Luis G. León, ferrocarrilero oficinista de las Líneas Nacionales administradas por el gobierno, formuló un proyecto de Ley Reglamentaria del Artículo 123 Constitucional que le mereció felicitaciones de algunos miembros del Congreso de la Unión y de la prensa.

Respecto del derecho de jubilación, éste se estableció por primera vez a favor de los oficinistas de los Ferrocarriles Naciones de México, en el Contrato Colectivo de Trabajo que celebró con la Empresa la Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos el 15 de febrero de 1922, aunque invocando como requisitos para gozar del beneficio jubilatorio las estipulaciones de la Ley vigente en el Estado de Sonora. El segundo Contrato Colectivo de Trabajo que contempló el derecho de los trabajadores ferroviarios a la jubilación fue el pactado entre la Empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México y la Sociedad Mutualista de Despachadores y Telegrafistas Ferrocarrileros, firmado en marzo de 1922, y considerado éste pacto colectivo como el que mayores conquistas obreras tenía en aquella época. Durante 1923 se celebraron más contratos colectivos entre las empresas ferrocarrileras, principalmente de los Ferrocarriles Nacionales de México y las diversas organizaciones obreras, entre ellas la Unión de Mecánicos Mexicanos, la Alianza de

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Ferrocarrileros Mexicanos y la Sociedad Ferrocarrilera del Departamento de Vía. Fue en esta época cuando se establecieron los principales derechos contractuales de los ferroviarios, mismos que continuaron contemplados en su mayoría, o incluso con mayores conquistas hasta el último pacto colectivo para el período 1998-2000. Desde los años de 1922 y 1923 en que se pactó por primera vez el derecho de jubilación, quedó establecido como requisito para gozar del beneficio jubilatorio el que el trabajador ferrocarrilero tuviera una antigüedad mínima al servicio de la empresa de 30 años, o encontrarse incapacitado totalmente para el trabajo, y además que la jubilación sería cubierta con salario íntegro, situación ésta última que fue modificada a partir de los Contratos Colectivos de Trabajo vigentes a partir de 1925, en que alegando la Empresa la mala situación financiera por la que atravesaba, el monto de las cuantías se restringió, ocurriendo lo mismo en los Contratos Colectivos de Trabajo de 1929, cuando la gran depresión dañó seriamente las finanzas de la Empresa; recuperando posteriormente la Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos y la Sociedad Mutualista de Despachadores y Telegrafistas Ferrocarrileros el beneficio de cuantificar la jubilación de sus representados sobre la base del salario íntegro, pero no los demás gremios, ocasionando que hasta 1935, en que se planteó el problema al General Lázaro Cárdenas con motivo de un arbitraje, durante los años de 1929 a 1935 los oficinistas, telegrafistas y despachadores jubilados de los Ferrocarriles Nacionales de México gozaron de pensiones cuantificadas al 100% de sus salarios, mientras a los demás trabajadores que se jubilaban les eran cuantificadas las pensiones al 50% del salario que percibían.

La idea de convertir al gremio ferrocarrilero en instrumento político electoral por la facción en el poder, concebida por Carranza fue finalmente utilizada por Calles y por De la Huerta durante la sucesión presidencial de 1923; los 35 mil ferrocarrileros fueron integrados en un partido político tendiente a llevar a Calles al poder, pero De la Huerta también tenía sus partidarios dentro del gremio rielero, lo que ocasionó profundas divisiones al interior de las organizaciones ferrocarrileras que hasta entonces se habían declarado apolíticas, división y anarquía que se acentuó con la rebelión delahuertista, dañando de paso los bienes de los ferrocarriles como consecuencia lógica de

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

la asonada: voladuras de puentes y de tramos de vía, pérdida de equipo, daños que afectaron negativamente las finanzas de los ferrocarriles, y la correspondiente división en las filas de los trabajadores ferroviarios, además de las persecuciones de que fueron objeto muchos trabajadores al fracasar la rebelión delahuerista, trabajadores muchos de ellos que incluso permanecieron ajenos al movimiento armado. Ante la necesidad de reorganizar y volver a unificar a los trabajadores ferroviarios, la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras de la República Mexicana convocó en Aguascalientes, en junio de 1924, al Segundo Congreso Nacional Ferrocarrilero, el cual a pesar de no haber tenido tanta trascendencia como otros congresos, se tomaron considerables acuerdos para resolver pugnas integremiales, se hicieron modificaciones al pacto social, se buscó dar solución al problema del personal afectado por la rebelión delahuerista, pero sobre todo, recuperó la unificación de los trabajadores ferrocarrileros, indispensable para las luchas obreras.

Al llegar Plutarco Elías Calles al poder en 1924, comenzó una enorme embestida en contra de la Confederación de los ferroviarios ante el temor de que sus actividades atrajeran o sirvieran de ejemplo a otros grupos obreros que comenzaban a ser mediatizados, o inclusive la posibilidad de que los ferrocarrileros se organizaran en un Sindicato Único de Industria; así además de los ataques comunes empleados desde entonces, como los de manipular a la opinión pública en contra de los rieleros confederados, acusándolos de reaccionarios, de enemigos del gobierno, de agitadores, de comunistas y conspiradores contra el régimen de la revolución, a través de la Confederación Regional Obrera Mexicana (CROM), que para entonces se había convertido en el principal instrumento de la reacción para someter a las organizaciones obreras, su líder, Luis N. Morones, que también era secretario de Industria, Comercio y Trabajo organizó los ataques buscando la división de los rieleros, aprovechando las profundas diferencias gremiales que padecían los diversos grupos pertenecientes a la Confederación de los ferroviarios. Así con la influencia de Morones, quien era odiado por el pueblo y se le conoció en la época con el apodo de "La Matildona"³⁰, se comenzaron a

³⁰ Elías BARRIOS, *El Escuadrón de Hierro* (México, Ediciones de Cultura Popular, 1978), p. 25.



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

organizar sociedades ferrocarrileras con grupos disidentes y espurios de ferrocarrileros, descontentos con las organizaciones existentes, grupos minoritarios que formaron otras organizaciones con ayuda de Morones y que ingresaron a la CROM; el primer descontento fue un trabajador llamado Francisco de A. García, quien al no poder reelegirse como presidente de la Sociedad del Departamento de Vía y ser expulsado por los trabajadores, junto con sus adictos formó otra sociedad similar con el mismo nombre y se afilió a la CROM; lo mismo hizo el exlíder calderero Paulino Faz y su grupito, así fueron apareciendo organizaciones ferrocarrileras espurias que la CROM enfrentó contra las genuinas organizaciones rieleras, dividiendo a los rieleros y minando a sus organizaciones.

La prensa entonces estaba amordazada, al servicio de Calles, odiado también por el pueblo y conocido con el mote de "El Turco"; el único periódico de la época que se oponía abiertamente a la dictadura callista fue "El Machete", un periodiquito que circulaba clandestinamente, editado por el entonces recién fundado Partido Comunista Mexicano, dirigido por el ferrocarrilero Hernán Laborde; los talleres del periódico fueron asaltados y destruidos, pero el periódico continuó publicándose clandestinamente en una pequeña prensita, al cuidado del ferrocarrilero Juan González. Un grupo pequeño de rieleros, miembros de la Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos, comenzaron a reunirse para enfrentar los ataques de Morones, buscar una estructura de la organización ferrocarrilera y buscar la creación del sindicato único de industria, el grupo lo formaron Hernán Laborde, Francisco Berlanga, Elías Barrios, José López, Carlos Rendón, José María Benítez y otros; poco después el pequeño grupo que luchaba por la reestructuración de la Confederación rielera, conocido desde entonces como "El Escuadrón de Hierro", influyó poderosamente en la conciencia colectiva, organizando a los ferroviarios y defendiendo a las organizaciones de los ataques de Morones. Sin embargo Morones, con el total apoyo de Calles acentuó los ataques en contra de los rieleros independientes, buscando controlarlos por medio de la CROM, así además de la creación de sociedades ferrocarrileras espurias la provocación aumentó cuando en junio de 1926 la Dirección de los Ferrocarriles Nacionales de México, S.A., recién devuelta a la iniciativa privada el 1° de enero de ese mismo año, y siguiendo una consigna de la CROM, puso en un puesto de

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

supervisor de la División Sureste a un señor Carlos Nava, que carecía de derechos para ocupar tal cargo, en evidente violación de los derechos del personal de vía, que de inmediato se sublevó contra la imposición moronista emplazando a la Empresa a huelga; los ferrocarrileros sin embargo padecían de un profundo gremialismo de muchos años que no les permitía solidarizarse con los problemas de los trabajadores de otras ramas sino sólo ver por sus propios intereses de grupo o incluso sólo los individuales del líder en turno, lo que aunado a los ataques de la prensa al servicio del régimen de Calles y al temor de los trabajadores a la represión facilitaron la división de los trabajadores fracasando el movimiento, sólo en la División Sureste fueron suspendidas las labores un tiempo y de inmediato Morones por medio de la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo declaró inexistente la huelga, impugnando dicha resolución la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras por presión de las bases, buscando entrevistarse con Morones y al no lograr nada, buscó una entrevista con Calles que no contestó ninguna comunicación, por lo que después de varias antesalas humillantes el movimiento fracasó y Carlos Nava continuó disfrutando de las ventajas de su encumbrado puesto con el apoyo de Morones.

El fracaso del caso Nava y los frecuentes ataques con organismos espurios de trabajadores apoyados por la CROM, puso en evidencia la ineficacia del sistema de organización confederativa de múltiples organizaciones de trabajadores con patrones comunes y unidas sólo con un débil pacto. Así fue como a iniciativa de la Unión de Carpinteros y Similares y con el apoyo de los elementos del "Escuadrón de Hierro", se convocó a todos los representantes de las sociedades confederadas y de los consejos locales a la celebración, el 1º de noviembre de 1926, del Tercer Congreso Ferrocarrilero, que tuvo por objeto revisar el pacto confederativo. Desde el principio aparecieron dos tendencias, la derechista encabezada por los Gobiernos generales de las organizaciones, que gozaban de algunas simpatías con la Empresa, así como de las organizaciones de trenistas, y la de izquierda representada por los consejos locales, verdaderos representantes de las bases, y de las organizaciones de talleristas; era la base contra la dirección. Como consecuencia lógica de las diferencias de intereses existentes entre las bases y sus direcciones las discusiones se prolongaron durante dos meses, y los acuerdos tomados

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

fueron irrelevantes, a pesar del esfuerzo de las bases y de los miembros del Escuadrón de Hierro, no pudo conformarse un sindicato único, que como cuerpo monolítico pudiera enfrentar los ataques del Gobierno Federal y de la Empresa. Entre las escasas modificaciones que se consiguieron estuvo la de cambiar el nombre del organismo por el de "Confederación de Transportes y Comunicaciones", misma que se integró con tres federaciones: la Federación de Trabajadores de Fuerza Motriz, Maquinaria y Similares, la Federación de Trabajadores de Trenes y Comunicaciones y la Federación de Empleados de Oficina y Similares, dentro de las cuales debían agruparse todas las organizaciones ferrocarrileras confederadas.

Antes de la entrada en vigor del nuevo pacto confederativo la Unión de Mecánicos Mexicanos emplazó a la empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México a huelga, las causas eran la frecuente la violación a los contratos de trabajo, eran muchas las destituciones, disciplinas sin justificación y arbitrariedades contra los ferroviarios confederados, y en cambio había una excesiva tolerancia y complacencia a favor de los ferrocarrileros libres o pertenecientes a la CROM, incluso se sabía ya que debido a las malas condiciones financieras de la empresa se realizaría un reajuste de trabajadores en gran escala. Reclamando la reinstalación de varios elementos unionistas, el respeto al contrato de trabajo, la anulación de varias circulares que mutilaban el reglamento de trabajo y la destitución de varios funcionarios de la empresa conforme a un fallo dictado por la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo; la Unión de Mecánicos Mexicanos salió a la huelga el 5 de diciembre de 1926. Como el dirigente de la Unión, Francisco Moreno, no llegó a ningún acuerdo con la Empresa, el movimiento estalló de manera escalonada y se extendió por todo el sistema de los Ferrocarriles Nacionales; la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo intervino celebrando un supuesto convenio con la Unión, en el que acordaban cancelar el emplazamiento a huelga, pero que celebraron con elementos espurios que no estaban autorizados para representar a la Unión, a fin de romper la huelga, por lo que el Gobierno contaba con este supuesto convenio y además con un laudo arbitral resultado de que por un grave error de los unionistas, decidieron someterse al arbitraje de la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo que, como era de

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

esperarse, falló a favor de la Empresa, es decir, el Gobierno contaba con elementos para declarar la ilicitud de la huelga; y con tal motivo fueron despedidos masivamente centenares de huelguistas y arrojados a la calle con intervención del ejército, que colaboró para que pudieran trabajar los esquiroleros que proporcionó la CROM.

Los unionistas pidieron entonces la ayuda del Congreso Ferrocarrilero que entonces estaba sesionando, consiguiendo el apoyo después de acaloradas discusiones, en las que los caldereros condicionaron el apoyo a cambio de que se incluyera en el pliego de peticiones un aumento salarial de manera que los caldereros ganaran más que los mecánicos, lo que ante la oposición de los mecánicos constituyó un obstáculo para que la Confederación instalada en Congreso Ferrocarrilero se lanzara a la huelga, y que fue aprovechada por los Gobiernos generales de las organizaciones confederadas cuyos dirigentes tenían intereses creados con la Empresa y por lo tanto rechazaban la huelga; el apoyo se obtuvo finalmente de las bases, que cansadas del servilismo de sus Gobiernos generales, en los primeros días de enero de 1927 se amotinaron contra sus Gobiernos generales en el edificio mismo de la que había sido primero la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras, y después la Confederación de Transportes y Comunicaciones, en la tercera calle de Héroes, en la colonia Guerrero de la ciudad de México, obligándolos a apoyar la huelga de los mecánicos o a dejar el cargo, por lo que los dirigentes muy a su pesar declararon huelga general; misma que fue apoyada en solidaridad por organismos independientes de trabajadores, como la Confederación de Agrupaciones Obreras Libertarias de Jalisco, el Sindicato de Obreros y Empleados de la Compañía de Petróleo El Águila, el Sindicato de Transportes Terrestres y Casas de Comercio y la Federación Obrera de Tampico.

Al concluir el Tercer Congreso Ferrocarrilero e iniciar sus funciones a principios de enero de 1927 la recién creada Confederación de Transportes y Comunicaciones, lo hace declarando huelga general a los Ferrocarriles Nacionales de México. El día 13 de enero de 1927 los ferrocarrileros se reunieron en la entrada de las oficinas de la Confederación para celebrar un mitin, acudiendo en apoyo al movimiento.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

diversos sindicatos independientes, miembros de la Confederación General de Trabajadores (CGT), de la Federación de la Industria Textil, del Sindicato Revolucionario de Panaderos y del Sindicato de Molineros; el permiso solicitado al Gobierno para realizar el mitin había sido negado bajo consigna, pero de todos modos los trabajadores se reunieron con la intención de manifestarse, el local de la Confederación sin embargo, fue asaltado por la policía y los bomberos dirigidos por el Jefe del Departamento de Servicios Especiales de los Ferrocarriles Nacionales de México, que arremetieron contra los manifestantes con chorros de agua a presión, rechazando a las multitudes, haciendo estallar las ventanas del edificio e inundando el inmueble, como los huelguistas respondieron a la agresión con pedradas, la policía y los bomberos atacaron con macanas, hachas e incluso abrieron fuego contra los manifestantes, muchos huelguistas recibieron heridas de gravedad, se llenaron las cárceles del Distrito Federal de huelguistas, y las oficinas de la Confederación fueron saqueadas y destruidos sus muebles. Así hizo Calles uso de todos sus recursos para aplastar el movimiento, sin faltar la acostumbrada manipulación de la opinión pública por medio de la prensa servil al régimen callista.

Sin embargo el movimiento ferrocarrilero no terminó en aquel enfrentamiento, y para el día 15 de enero la Confederación de Transportes y Comunicaciones, cuyo secretario general era Elías Barrios, del Escuadrón de Hierro, se dirigió a la Gerencia de los Ferrocarriles Nacionales de México, S.A. exigiendo el cumplimiento de los Contratos Colectivos de Trabajo y una solución a la huelga de los mecánicos, la Empresa contestó el pliego presentado por la Confederación con un ultimátum dirigido a los Gobiernos generales de las Organizaciones ferrocarrileras confederadas, quienes en su mayoría contestaron manifestando su negativa a secundar la huelga, pero la masa decidió la huelga general por medio de una sesión en pleno de la Confederación por medio de sus representantes divisionales; para combatir la propaganda negativa a la huelga utilizada por los Gobiernos generales de la mayoría de las organizaciones en complicidad con la Empresa y con Morones, el pequeño grupo del Escuadrón de Hierro se regó por todo el sistema para orientar a los rieleros y organizar el movimiento, desde luego clandestinamente como consecuencia de las persecuciones, así

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Francisco Berlanga organizó a los ferrocarrileros en el sureste, Hernán Laborde en el noroeste, Elías Barrios en el Distrito Federal, y Carlos Rendón en Guadalajara; en Tampico también participó activamente organizando el movimiento Valentín Campa; Hernán Laborde fue detenido en Altamira, Tamaulipas y encerrado en la cárcel de Santiago Tlatelolco, en la ciudad de México, y como Calles no dio cumplimiento a la suspensión del acto reclamado de un amparo presentado ante un Juez de Distrito en la ciudad de México, Laborde inició en la cárcel de Santiago una huelga de hambre, y fue por presión del Socorro Rojo Internacional que movilizó a la opinión mundial en contra de Calles, como fue finalmente puesto en libertad y conducido por la multitud rielera al local de la Confederación.

Sin embargo la represión continuó, las cárceles de la ciudad de México estaban llenas de huelguistas, el régimen de Calles se impuso por medio del terror, y la violencia contra el movimiento se generalizó, los patios y talleres de Buenavista, Nonoalco, San Lázaro y Peralvillo estaban permanentemente vigilados por el ejército, y los hospitales estaban llenos también de huelguistas y esquirols lesionados en enfrentamientos; sin embargo la suspensión de labores aumentó y la huelga por fin fue generalizada para el 1° de marzo de 1927, y apoyada económica y moralmente por diversas organizaciones obreras del mundo, destacando la ayuda económica de 50 mil rublos por parte del Sindicato de Ferrovianos de la Unión Soviética, que escandalizó a la reacción por la solidaridad por parte de los obreros de una nación comunista y utilizaron el gesto de apoyo para desorientar a la opinión pública por medio de la prensa servil. Sin embargo Morones en su calidad de secretario de Industria, Comercio y Trabajo, y que siempre contó con el total respaldo de Calles, por medio de una parodia procesal que le dio la apariencia de legalidad, declaró ilícita la huelga y autorizó a la Empresa a la sustitución de los huelguistas, evidentemente usurpando funciones que le deberían corresponder a la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, que entonces no existía; ante la negativa de Calles de escuchar las reclamaciones de los ferroviarios, éstos por medio de la Confederación y bajo la asesoría del Licenciado Antonio Garza Sansores, presentaron una demanda de amparo, radicada ante el Juzgado Tercero Supernumerario de Distrito,

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

quien concedió el amparo y protección de la Justicia de la Unión solicitados, y por lo tanto fue declarada incompetente la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo para declarar la ilicitud de una huelga ni permitir el ejercicio de los trabajadores de un derecho establecido en la Constitución; la Empresa ante la peligrosa situación económica en que quedaba, presentó su recurso de revisión ante la Suprema Corte de Justicia de la Nación, donde fue confirmada la sentencia del Juez de Distrito. Quedó evidente entonces el vacío jurídico que existía al no haber ninguna autoridad competente para conocer de la gran huelga de los ferrocarrileros, ni de ningún otro conflicto laboral de jurisdicción federal.

Ante tal fracaso, el Ejecutivo, Calles, a pesar de no tener facultades constitucionales ni legales para crear una nueva instancia de impartición de justicia, pues el Ejecutivo no puede legislar, y mucho menos modificar *motu proprio* la Constitución para crear un nuevo órgano jurisdiccional, y que ésta resolviera *ex professo* un conflicto, de todos modos lo hizo, y fue así que sin consultar al Poder Legislativo, por Decreto del 17 de septiembre de 1927, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 22 del mismo mes, se creó la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, siendo desde luego el primer conflicto laboral que conoció por medio de las Juntas Especiales Uno y Dos de esta misma Federal de Conciliación y Arbitraje, y que registró con el número de expediente 1/27, el de la Huelga de la Confederación de Transportes y Comunicaciones en contra de la empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México, S.A. Puede afirmarse que indirectamente se debe a los ferrocarrileros el que los trabajadores y patrones de jurisdicción federal cuenten con un tribunal de trabajo que conozca de sus controversias. Las Juntas Especiales Uno y Dos, finalmente dictaron su primer laudo, declarando inexistente la huelga de la Confederación de Transportes y Comunicaciones, considerando que no podía decirse que haya existido un movimiento de huelga sino un abandono de trabajo, y la Empresa por lo tanto no incurría en responsabilidad al cubrir las plazas vacantes. La Resolución fue confirmada posteriormente por la Suprema Corte de Justicia de la Nación, al conocer en amparo. La huelga había terminado desfavorablemente para los rieleros, pero con posterioridad aproximadamente cien ferrocarrileros se declararon en huelga de hambre dentro de los salones de la Suprema Corte de Justicia exigiendo la

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

revocación de la sentencia de amparo que fue contraria a sus intereses; ya siendo presidente de la República Emilio Portes Gil, y alarmado ante el temor de perder su careta obrerista y revolucionaria por el escándalo mundial, ofreció la reinstalación de todos los huelguistas al trabajo conservando sus derechos de antigüedad reconocidos antes del inicio de la huelga; el Gobierno de Portes Gil cumplió su promesa y la huelga finalmente se levantó, los huelguistas regresaron a las labores en cumplimiento de la circular 64 que expidió la Empresa en 1929 siguiendo la disposición de Portes Gil, pero después de varias luchas de los trabajadores contra la Empresa que se negó a reconocer la antigüedad de los huelguistas y sólo la reconocía para efectos de la jubilación, sin reinstalarlos, las diferentes interpretaciones que dieron a la circular 64 motivaron diversas demandas laborales y pronto la Suprema Corte de Justicia de la Nación sentó jurisprudencia al conocer de las controversias en amparo, protegiendo definitivamente los derechos al trabajo y de antigüedad de los huelguistas de 1926-1927.

En 1929 ante los ataques de la empresa del Ferrocarril Mexicano contra los trabajadores, que sustituyó el Contrato Colectivo de Trabajo por simples reglamentos o "convenios" tiránicos que dejaba a los trabajadores a merced de la Empresa, además de frecuentes hostilidades de los funcionarios de la Empresa hacia los trabajadores, llevó a la Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos y otras agrupaciones de la Confederación de Transportes y Comunicaciones a emplazar a huelga al Ferrocarril Mexicano; la huelga estalló el día 6 de diciembre de 1929, y a partir de entonces fue apoyada por el Congreso de la Unión que dio su voto de simpatía al movimiento y pidió al Ejecutivo que hiciera respetar el derecho de huelga establecido en la Constitución. Contrario a las agresiones que habían ocurrido dos años antes contra los trabajadores de los Ferrocarriles Nacionales, en este caso la suspensión de labores se realizó en forma organizada, pacífica y sin ningún ataque de la fuerza pública, incluso el día 9 de diciembre las partes solicitaron el arbitraje del Presidente Portes Gil para resolver el conflicto ferrocarrilero, Portes Gil dio a conocer su histórico laudo arbitral el 18 de diciembre de 1929, resolviendo favorablemente para los trabajadores y condenando a la Empresa al pago de los salarios caídos hasta la fecha en que los huelguistas regresaron al trabajo; actitud poco común del nuevo régimen que tal

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

vez trató de borrar la pésima imagen que había dejado Calles, su antecesor. Durante el Gobierno de Portes Gil, el 15 de diciembre de 1929 se expidió el Código Penal Federal, que entre sus disposiciones contempló los delitos imprudenciales, posteriormente denominados culposos; como consecuencia de la aplicación de dicha disposición legal, que desde entonces y durante muchos años los ferrocarrileros conocieron como "Ley Portes Gil", sin que se trate de una Ley que así se llame sino de la parte relativa del Código Penal, que también contempló el Código Penal expedido por Pascual Ortiz Rubio y publicado en el Diario Oficial de la Federación el 14 de agosto de 1931, muchos ferrocarrileros que sufrieron accidentes ferroviarios fueron enviados a prisión con sentencias frecuentemente largas, accidentes que muchas veces ocurrían no por negligencia de las tripulaciones sino por el pésimo estado de las vías; por tal motivo y ante la imposibilidad de que se buscara una reforma al Código Penal sólo para los ferrocarrileros, atento a que el Congreso legisla para todo el país y no sólo para los rieleros, después de varios años de pláticas con la Empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México, en 1948 los ferrocarrileros consiguieron que la empresa pagara las fianzas cuando los trenistas alcanzaran la libertad provisional bajo caución, y que además pagara a la familia del trabajador en prisión la mitad del salario que le correspondería devengar si estuviera en libertad.

El 1° de enero de 1926, después de 11 años en que de diciembre de 1914 a diciembre de 1925 estuvieron las líneas nacionales incautadas y administradas por el Gobierno, fueron entregadas a la iniciativa privada, operando a partir de entonces bajo la razón social de Ferrocarriles Nacionales de México, S.A. Sin embargo, la administración privada encontró grandes cambios que a su juicio hacían incosteable la operación de los ferrocarriles, como el aumento del personal, que de 31,179 trabajadores que había en 1912 llegó a 43,514 en 1926; la existencia de diversos Contratos Colectivos de Trabajo con prestaciones superiores a las de la Ley que según la administración erogaban mayores gastos, y sobre todo, el enorme desastre financiero en que se encontraban los ferrocarriles, que imposibilitaba a cubrir sus obligaciones con los banqueros, tenedores de los bonos de la deuda de los ferrocarriles; aunado a los frecuentes daños en equipo, vías y puentes de

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

los Ferrocarriles Nacionales, con motivo de rebelión cristera de 1926 a 1929 que ocasionó daños principalmente en Guanajuato, Querétaro, Jalisco, Michoacán, Colima y Veracruz, así como los daños que ocasionó también la rebelión del general José Gonzalo Escobar a principios de 1929, principalmente en la línea de Torreón a Ciudad Juárez. Durante la rebelión escobarista, estando Calles a cargo temporalmente de la Secretaría de Guerra y Marina, ordenó (entonces ya Calles era "El Jefe Máximo") la separación del servicio a cerca de 1300 ferrocarrileros supuestamente por tener simpatías con los rebeldes; la Confederación de Transportes y Comunicaciones consiguió que el presidente Portes Gil después de una investigación reinstalara a la mayoría de los trabajadores. Estando Calles a mediados de 1929 al frente de un Comité Reorganizador de los Ferrocarriles, promovió un plan para resolver los problemas financieros de la Empresa, siguiendo en gran parte los lineamientos que había marcado la Comisión de Eficiencia de los banqueros norteamericanos después de celebrada la Enmienda Pani, en razón de una reducción de personal y de salarios, incremento en la productividad (mayor trabajo en el mismo tiempo) y abatimiento en los costos de explotación, además de la supresión de departamentos en la fusión de otros y en la consolidación de Divisiones en todo el sistema, dejando intacto el pésimo sistema de tarifas para el flete que seguían soportando los Ferrocarriles Nacionales de México, en detrimento de sus propias finanzas y en beneficio de los grandes consorcios mineros norteamericanos en México, que pagaban la mitad del costo del transporte de su carga, igual que durante los años de la dictadura de Porfirio Díaz.

La crisis mundial de 1929 cuyos efectos se comenzaron a sentir en México en 1930, causó graves daños en la economía nacional, incluida la de los Ferrocarriles Nacionales de México, viéndose la Empresa incapacitada para cumplir sus obligaciones financieras; la crisis se manifestó primero con la depreciación de la plata, que ocasionó que se dejaran de explotar por incosteables varios minerales, repercutiendo todo eso en el flete minero transportado por ferrocarril así como del transporte de maderas, materiales y combustibles para las minas y fundidoras, además de un considerable descenso en la producción agrícola a consecuencia de la sequía de 1930 que también afectó el transporte de carga por ferrocarril, disminuyendo los ingresos brutos de la Empresa. Era ya urgente

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

poner en marcha el plan para "reorganizar" y hacer economías en la Empresa. Poco antes de aplicar las medidas de reorganización, el maximato callista, por medio del Gobierno manipulado en turno, el de Pascual Ortiz Rubio, negoció nuevas bases con los banqueros tenedores de los bonos de la deuda ferrocarrilera, representados todavía por Lamont, el convenio, celebrado con el secretario de Hacienda en turno, Luis Montes de Oca, y conocido como convenio Montes de Oca - Lamont, fue celebrado el 25 de julio de 1930 y modificado el 29 de enero de 1931. en esencia, el convenio establecía que los Ferrocarriles Nacionales de México se convirtiesen en una nueva empresa que emitiera nuevos bonos y acciones y constituyera nuevas hipotecas, pero gozando de las franquicias, exenciones de impuestos y demás privilegios de la existente, además de que el Gobierno renunciaba a toda reclamación que tuviera en cartera contra la vieja empresa; por medio de dichos convenios el Gobierno se comprometía a reanudar el servicio de la deuda en el peor momento de la crisis, y aunque se obtuvo una condonación de los intereses moratorios en razón de cerca de 400 millones de pesos, se obligaron a reconocer el valor nominal de los bonos de la deuda, cuando su valor comercial era de unos cuantos centavos, y en base a ese valor nominal se obligó a pagar, además en dólares norteamericanos, inflándose exorbitantemente la deuda de unos ferrocarriles que no valían ni la décima parte de lo que ya se había pagado y se obligaban a seguir pagando por ellos, extendiéndose el cumplimiento de las obligaciones de la Empresa hasta diciembre de 1975. afortunadamente el convenio nunca fue aprobado por el Congreso de la Unión porque nunca se le planteó, y además porque Alberto J. Pani denunció públicamente las irregularidades del convenio Montes de Oca - Lamont.

A fines de 1929, el gerente de los Ferrocarriles Nacionales, el Ing. Javier Sánchez Mejorada, conocido con el mote de "Peor es Nada"³¹, citó a los dirigentes de la Confederación de Transportes y Comunicaciones para solicitar su cooperación y encontrar una solución a la situación financiera de la Empresa, los trabajadores aceptaron cooperar³²

³¹ Ibid., p. 164.

³² Gudelio MORALES, *Tres Años de Lucha Sindical* (México, Edición de los Talleres Linotipográficos Hijos de J. Aguilar Vera, 1931), pp. 122 y ss.; también en Mario GILL, *ob. cit.*, pp. 79 y ss.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

sin renunciar a sus derechos laborales; así los trabajadores manifestaron a la Empresa después de estudiar la situación de ésta, que a pesar de las deficiencias, operaron los ferrocarriles mexicanos en 1929 con un coeficiente de explotación (el porcentaje de los ingresos brutos absorbidos por los gastos de explotación) de 81.15%, inferior al de los ferrocarriles de varios países europeos, además de que el desequilibrio financiero no se debía ni a los salarios ni a las condiciones de trabajo impuestas por los obreros; señaló la Confederación la existencia innecesaria de algunos departamentos, las filtraciones económicas del Departamento de Compras, propusieron la fabricación en los talleres de los ferrocarriles de algunos materiales para evitar la salida de capitales, la supresión de numerosas canonjías y la extensión de las redes ferroviarias, pero sobre todo manifestaron estar dispuestos a algunos sacrificios de ser necesario después de un estudio conjunto, pero oponiéndose siempre al reajuste torpe e irracional del personal. La Empresa, finalmente controlada por Calles a través del Comité Reorganizador de los Ferrocarriles, no tomó nunca en consideración las opiniones de los trabajadores y llevó de 1930 a 1932 numerosos reajustes masivos de trabajadores, en forma desordenada y arbitraria, utilizando las economías para aumentar los sueldos de jefes y oficiales de la Empresa, así como para crear nuevas canonjías y puestos innecesarios de elevada remuneración.

En ese mismo año la Empresa se negó a celebrar un Contrato Colectivo de Trabajo con los trenistas, motivo por el que la Confederación de Transportes y Comunicaciones, que entonces había logrado la unificación de todas las sociedades ferrocarrileras, tuvo una entrevista con Calles quien manifestó a los trabajadores la imposibilidad económica del momento para la celebración de pacto colectivo que solicitaban y la necesidad de un reajuste que dijo, sería sólo temporal. Los ferrocarrileros, representados entonces por Gudelio Morales, presidente también de la Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos, en una entrevista con el presidente Ortiz Rubio consiguieron que el presidente aceptara la creación de una comisión mixta para examinar el proyecto de reorganización de los ferrocarriles; sin embargo Calles, Montes de Oca el secretario de Hacienda, y Sánchez Mejorada el gerente de los Ferrocarriles Nacionales presionaron para que Ortiz Rubio quebrantara la promesa hecha a los rieleros, continuando los reajustes de

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

personal. La Confederación representada por Gudelio Morales, en una nueva entrevista con Ortiz Rubio, consiguió que el presidente aprobara la creación de la comisión mixta y firmara en ese mismo momento el acuerdo; sin embargo la comisión mixta nunca se integró por presiones de Calles, quedando nuevamente humillado ante todo el país por falta de decisión propia Ortiz Rubio, quien llevaba entonces el apodo de "El Nopalito". Los rieleros decidieron entrevistar al verdadero mandamás del país, pero Calles se negó a recibirlos; ante tales negativas, la Confederación envió un comunicado a la Presidencia de la República, pidiendo la solución al problema de los reajustes o la posibilidad de ir a la huelga, pero los funcionarios de la Presidencia, impuestos por Calles, tergiversaron el comunicado interpretándolo como "actos de sabotaje" y así justificar la intervención de la fuerza pública. Como consecuencia, y a pesar de los esfuerzos de la Confederación de Transportes y Comunicaciones para evitar los reajustes masivos de personal éstos continuaron, de manera que entre 1930 y 1932, el personal de 45,561 trabajadores se redujo a 35,129; es decir, las brillantes soluciones del Comité Reorganizador llevaron a 10,432 ferrocarrileros y sus familias a la miseria, para que los banqueros de Wall Street, tenedores de los bonos de la deuda ferrocarrilera, siguieran recibiendo puntualmente sus dividendos; convirtiéndose éste descomunal reajuste hasta entonces sin precedente, en el más grande que hayan sufrido los trabajadores ferrocarrileros mexicanos, por supuesto que hasta antes del monstruoso reajuste de mayores dimensiones hecho durante los años de 1997 a 1999, el más grande de todos y sin precedente en toda la historia del movimiento obrero mexicano. Desde luego que la genial medida de 1930-1932 jamás consideró ni remotamente la posibilidad de modificar las privilegiadas tarifas subsidiadas que gozaban los grandes consorcios mineros norteamericanos para saquear a nuestro país llevando nuestros minerales hacia el vecino país del norte, a fin ya no de que reportara alguna utilidad sino ni siquiera para reducir las perdidas económicas que sufrían los Ferrocarriles Nacionales de México.

El fracaso de la Confederación de Transportes y Comunicaciones para oponerse al inmenso reajuste de ferroviarios de 1930-1932, puso fin al gremialismo de los ferrocarrileros. A iniciativa del grupo del Escuadrón de Hierro se formó la Liga Pro –

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Sindicato Único, encargada de concientizar a los trabajadores de la necesidad de acabar con las divisiones gremiales que los debilitaban y formar un sindicato único de industria. Poco después se convocó al Cuatro Congreso Ferrocarrilero, que inició sus labores el 1° de septiembre de 1932 y en el que después de más de tres meses de trabajos en el inmueble de la Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos (ubicada en la calle de Ponciano Arriaga No. 20, en la colonia Tabacalera de la ciudad de México y donde actualmente se encuentran las oficinas de las secciones 16 y 17 del actual Sindicato ferrocarrilero) la meta del viejo Escuadrón de Hierro quedó cumplida al integrar a todos los ferrocarrileros del país en el primer sindicato de industria mexicana, cuando el 13 de enero de 1933 se constituyó el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, que inició sus funciones el 1° de febrero de ese mismo año. Dieciséis organizaciones ferrocarrileras quedaron disueltas con motivo de la constitución del nuevo Sindicato, los Contratos Colectivos de Trabajo que tenían celebradas las diversas organizaciones con las empresas ferrocarrileras pasaron al control del nuevo organismo obrero, se estima en 35,000 el número de trabajadores que integraron este primer sindicato único de industria. El primer Secretario General del Sindicato, nombrado por la Cuarta Convención fue J. Jesús Ordorica, su principal labor fue conciliar siempre los intereses intergremiales en pugna para hacer más sólida la cohesión del Sindicato.

En 1934 fue electo secretario general Alfredo Navarrete, caracterizándose su gestión por sabotear muchos intentos de unidad entre los rieleros y entre éstos y otros sindicatos de trabajadores, aislando prácticamente la organización y tomando una actitud colaboracionista con las empresas ferrocarrileras, atacó abiertamente a los comunistas y se opuso siempre a la huelga, dañó las finanzas del organismo en beneficio propio y de su camarilla, por lo que siempre se le veía acompañado de gente armada; respecto de las relaciones de trabajo, como no aceptaba la huelga prefirió someterse siempre al arbitraje presidencial, tanto para resolver el conflicto del reconocimiento de personalidad jurídica del nuevo Sindicato, cuyo laudo arbitral fue dictado el 11 de junio de 1934 por el presidente Abelardo L. Rodríguez y favorablemente para el nuevo Sindicato; como para resolver un conflicto entre el Sindicato de los trabajadores y la empresa Ferrocarriles

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Nacionales de México, S.A., cuyo laudo arbitral, emitido por Lázaro Cárdenas el 25 de octubre de 1935, pero elaborado por las comisiones que él nombró y que estuvieron influidas por la Empresa, resolvió sobre doce puntos, relativos a vacaciones, el pago del séptimo día, fijación de salarios mínimos para un sector de los trabajadores, jubilaciones, días festivos, puestos de confianza, sistema de pases y franquicias, destituciones y disciplinas, la personalidad y carácter mayoritario del Sindicato para la titularidad del Contrato Colectivo de Trabajo, aumentos de salarios, pago de indemnizaciones por los conflictos con la Empresa y la revisión de los Contratos Colectivos de Trabajo para formar uno solo.

Por lo que respecta al derecho de jubilación, por medio de dicho laudo arbitral en el resolutivo Sexto se unificaron en muchos puntos los criterios, por ejemplo, para establecer los requisitos que deben reunir los ferrocarrileros para tener derecho al beneficio de la jubilación, unificándolos en razón de 60 años de edad con un mínimo de 15 años de servicios, o bien por tener 30 años de servicios los varones y 25 las mujeres, o por incapacidad permanente por enfermedad no profesional teniendo un mínimo de 15 años de servicios, o con dicha incapacidad y no teniendo los 15 años de servicios pero teniendo más de 10 años para alcanzar una jubilación proporcional al tiempo de servicios; en cuanto al monto de la pensión para cuantificarla en base al salario, el laudo se remitió a los Contratos Colectivos existentes en el momento; señaló también que para trabajadores con salarios menores de cien pesos o mayores de esta cantidad pero que el promedio de sus salarios en dos años sea menor la pensión sería mínimo de cien pesos; pero también estableció el referido laudo presidencial en el artículo 3º del resolutivo Sexto, que el monto de la pensión en ningún caso podrá exceder de \$600.00, presumiblemente mensuales, atento a que las jubilaciones se pagaban entonces y se siguen pagando en forma mensual³³, fijando así el primer tope máximo para las jubilaciones de los ferrocarrileros en detrimento de los jubilados, reduciendo incluso el monto establecido

³³ Laudo dictado por el Señor General de División Lázaro Cárdenas, nombrado Árbitro por la Empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (México, Edición Particular, 1935), 64 pp.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

hasta entonces en los Contratos Colectivos; aunque también debe reconocerse que el tope máximo fijado en el laudo presidencial de 1935, atendiendo a los salarios de los ferrocarrileros, existentes en aquel año, era superior a los topes establecidos posteriormente en los siguientes Contratos Colectivos de Trabajo, donde el tope máximo disminuyó considerablemente en proporción a los salarios; se fijaron también reglas para computar la antigüedad de los trabajadores con derecho a la jubilación, la posibilidad de que fueran canceladas las pensiones cuando el jubilado cometa actos contra la Empresa, y la posibilidad de que los jubilados sean llamados nuevamente al servicio por la Empresa suspendiéndole la pensión. El laudo arbitral de 1935 no estableció mayores derechos para los ferrocarrileros y en cambio al unificar las normas de las prestaciones existentes, en algunos casos fueron reducidas; sin embargo el laudo sentó las bases para la celebración en 1936, del primer Contrato Colectivo de Trabajo entre la empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, que con el tiempo y con posteriores conquistas obreras llegó a ser uno de los más grandes y el más importante de los que existieron en el país. La actitud servil del dirigente sindical Alfredo Navarrete a las empresas ferrocarrileras le fue recompensada con un cargo sumamente remunerado de inspector general de los Ferrocarriles Nacionales, entregando la Secretaría General del Sindicato a Juan Gutiérrez el 1º de febrero de 1936.

Desde la constitución del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, el organismo obrero tuvo que enfrentar los frecuentes ataques de las organizaciones de ferrocarrileros creadas con el apoyo de Morones y pertenecientes a la CROM, que presentaron bastantes demandas de amparo en los Juzgados de Distrito de la ciudad de México en contra de los actos de registro y reconocimiento del Sindicato, de los que siempre se negó el amparo y protección de la Justicia de la Unión, o bien se proveyó el sobreseimiento de las reclamaciones por improcedentes, además de que las organizaciones pertenecientes a la CROM también se disputaron la titularidad de los Contratos Colectivos de Trabajo, resolviéndose siempre favorablemente para el nuevo organismo obrero; finalmente el problema de la personalidad del recién creado Sindicato de los ferroviarios fue resuelto a favor de la nueva organización por medio del laudo

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

presidencial dictado por Abelardo L. Rodríguez en 1934, al someterse el Sindicato al arbitraje, obteniendo su reconocimiento como sindicato de industria y la titularidad de los Contratos Colectivos de Trabajo. Además, como consecuencia de que los ferrocarrileros consiguieran en 1931 que la Cámara de Diputados, al estudiar la iniciativa de la Ley Federal del Trabajo, incluyera un capítulo en la Ley, el XVI del Título Segundo, titulado "Del Trabajo Ferrocarrilero", en el que el artículo 186 estableció que los ferrocarrileros por reducción de personal o de puestos aún cuando hayan sido indemnizados, según conservando sus derechos adquiridos antes de la separación para regresar a sus puestos si vuelven a crearse siempre que continúen perteneciendo a los sindicatos que celebraron los contratos colectivos; siendo el recién creado Sindicato ferrocarrilero el titular de los Contratos Colectivos de Trabajo, era evidente la desventaja en que se encontraban los elementos de las sociedades minoritarias que eran desplazados, lo que debilitó considerablemente a las demás organizaciones de trabajadores ferrocarrileros que poco a poco fueron integrándose al Sindicato único de la industria que iniciaba su vida jurídica. El capítulo XVI del Título Segundo de la Ley Federal del Trabajo de 1931, relativo al trabajo ferrocarrilero, corresponde actualmente al capítulo V del Título Sexto de la Ley Federal del Trabajo en vigor, que lleva el mismo nombre, y el artículo 186 de la Ley de 1931, actualmente corresponde al artículo 251 de la Ley vigente.

Al asumir Juan Gutiérrez la Secretaría General del Sindicato en 1936, el organismo rielero recuperó su tradicional combatividad, reiniciando la lucha contra los patrones por mejorar las condiciones del personal, borrando las diferencias intergremiales al interior del organismo y reorganizando las finanzas sindicales, deterioradas por la gestión de Navarrete al frente del Sindicato. Al poco tiempo de iniciada la gestión de Juan Gutiérrez, el Sindicato de los rieleros emplazó a huelga a los Ferrocarriles Nacionales de México, reclamando el pago del séptimo día a todos los trabajadores en virtud de que la Empresa no cubría dicha prestación a pesar de estar ya entonces contemplada en la Ley Federal del Trabajo con motivo de la reforma al artículo 78. El movimiento huelguístico de 1936 fue sin duda una de las más importantes huelgas ferrocarrileras, la primera del Sindicato ferrocarrilero en contra de los Ferrocarriles Nacionales de México y que puso de

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

manifiesto la gran capacidad de organización de los ferrocarrileros. Ante la reclamación sindical, la Empresa alegó su mala situación financiera, sosteniendo los dirigentes sindicales la procedencia de su reclamación por tratarse de salarios, pues lo contrario llevaría al absurdo de que una Empresa que opere con pérdidas pudiera abstenerse de pagar salarios; por lo que se consultó al vicepresidente de las Líneas Nacionales, el General Francisco J. Múgica, quien ordenó el pago inmediato. Sin embargo como el cumplimiento del acuerdo de Múgica demoraba demasiado injustificadamente, el ejecutivo nacional del Sindicato convocó a todos los representantes de las secciones a una junta en la que se desconoció la conclusión de los consejeros que dialogaron con la Empresa y se acordó ir a la huelga. Antes de hacer el emplazamiento respectivo los ferrocarrileros se entrevistaron con el presidente Cárdenas, quien se manifestó en contra argumentando que de concederse sus peticiones vendrían después otras más al grado de incapacitar a la empresa para cumplir sus obligaciones, por lo que era preferible entregar la administración de la Empresa a los trabajadores. El General Cárdenas ya contemplaba la idea de la administración obrera de los ferrocarriles. Ante la desfavorable respuesta de Cárdenas, el 6 de mayo de 1936 se presentó en la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje el escrito inicial con el pliego de peticiones y el emplazamiento a huelga, para que estallara el día 18 de mayo a las 17 horas. El mismo día 18 el comité de huelga del Sindicato recibió una propuesta del gobierno de un millón y medio de pesos para distribuirlo entre los trabajadores de bajos ingresos, que al ser rechazado aumentó a un millón ochocientos mil, y que al ser rechazado también llevó al secretario particular de Cárdenas, el Lic. Luis I. Rodríguez pedirle a los líderes sindicales comprensión y apoyo a la política obrerista de Cárdenas, cuando en ese momento sonaron las cinco de la tarde, por lo que los miembros de comité de huelga se pusieron de pie anunciando el inicio de la huelga.

La huelga estalló exactamente a las 17 horas, suspendiendo el trabajo los 45 mil ferrocarrileros de todo el sistema con sorprendente unanimidad y organización. Dos horas después, obedeciendo una consigna y pasando por alto el derecho, la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje declaró inexistente la huelga y dio a los trabajadores un plazo

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

de 24 horas para volver a las labores. El mismo día 18 en la noche los ferrocarrileros celebraron un mitin en la Arena Nacional protestando contra la resolución de la Junta y acordando acudir al juicio de garantías en contra de las violaciones de la Junta Federal, presentando la demanda de amparo ante el Juzgado Primero de Distrito en Materia Administrativa el 27 de mayo, quien confirmó la resolución de la Junta. Unos días antes, el 23 de mayo, la Empresa comunicó al Sindicato la aprobación del plan de mejoramiento de salarios, que era en esencia el mismo que propuso el secretario particular de Cárdenas, el Lic. Luis I. Rodríguez, consistente en la distribución de un millón ochocientos mil pesos para distribuir entre los ferrocarrileros de bajos salarios. Aunque la huelga no se ganó, los ferrocarrileros obtuvieron un aumento del 8% en salarios y otros pequeños incrementos. El 18 de junio de 1936, la entonces recién creada Confederación de Trabajadores de México (CTM), dirigida en aquellos años por Vicente Lombardo Toledano, organizó un masivo acto de protesta en contra del laudo de la Junta Federal que agredía el derecho de huelga, suspendiéndose totalmente las labores el día 18 a partir de las 11 horas y durante media hora; el servicio de energía eléctrica se suspendió, obligando a todas las empresas incluso a las ajenas al paro a suspender las labores, las principales calles del centro de la ciudad de México fueron bloqueadas por automóviles y por los camiones del servicio de express de los ferrocarriles; en los Ferrocarriles Nacionales, todas las oficinas, patios y talleres de Buenavista, Nonoalco, Colonia y San Lázaro abandonaron las labores, los trenes de camino y los de patio detuvieron su marcha; durante la media hora del paro masivo se pronunciaron en todos los centros de trabajo los más feroces discursos en contra de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje y de su laudo con el que agredió el derecho de huelga³⁴. Fue éste el primer paro total de labores que hubo en México, y sin embargo en aquellos años nadie pensó que se trataba de una conjura para derrocar a Cárdenas, ni de maniobras del comunismo internacional, a pesar de haber sido organizado el paro por el Partido Comunista Mexicano y la CTM. A pesar de la extraña decisión del Gobierno de Cárdenas de declarar inexistente la huelga ferrocarrilera de 1936, el Gobierno de Cárdenas no necesitaba valerse de ataques al movimiento obrero organizado con supuestas conjuras

³⁴ Marcelo N. RODEA, *ob. cit.*, pp. 507-532; también en Mario GILL, *ob. cit.*, pp. 73-77.

del comunismo internacional, ni de supuestos intereses ajenos a México y a los trabajadores, ni de ninguno de los pretextos absurdos que han empleado los Gobiernos para manipular la opinión pública; el Gobierno de Cárdenas era fuerte porque contaba con el apoyo del pueblo y de la clase trabajadora, lo que no se puede decir de ningún otro gobierno de los que le sucedieron hasta nuestros días.

Desde el inicio de su Gobierno Cárdenas mostró una clara tendencia de buscar apoyo entre las clases obrera y campesina, promoviendo siempre la satisfacción de necesidades populares de todo tipo, que evidentemente dieron un giro a toda la política económica gubernamental; así durante su gobierno se llevó a cabo el más grande reparto de tierras a campesinos en la historia de México, cambiándose las relaciones de propiedad de la tierra y de producción en el campo con la destrucción de latifundios; se intensificó el apoyo crediticio a la agricultura y la pequeña industria, y se dio impulso a las exportaciones limitando la competencia desleal de las importaciones, además de que buscó reforzar la economía de país mediante la creación de un mercado interno, promoviendo para ello la sindicalización de los trabajadores para que mediante la regulación de los conflictos entre trabajo y capital pudieran incrementarse los salarios y mejorar las condiciones de vida, incrementando con ello la capacidad de consumo de la sociedad y lograr la propia expansión del mercado interno, además de que para poder dar un verdadero apoyo a la industria mexicana y pudiera competir en el exterior, necesitaba también proveer de energéticos como petróleo y electricidad suficientes y baratos, así como brindar un transporte eficiente y adecuado para la movilización de los productos, problema un tanto difícil si se considera que las industrias petrolera, eléctrica y ferrocarrilera estaban controladas por capitalistas extranjeros con intereses ajenos al desarrollo nacional. A fin de evitar los cierres patronales como solución a los conflictos laborales, durante el Gobierno del General Cárdenas un gran número de empresas pasaron al control de los trabajadores, a veces hasta por la venta voluntaria de las empresas por sus propietarios, creándose más cooperativas que en ningún otro periodo, de manera que de las 1,715 cooperativas que existían en 1941, 937 se crearon durante el gobierno de Cárdenas, y sólo en la minería se crearon 800 cooperativas controladas por el Sindicato

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

minero, a pesar de la oposición de los consorcios mineros norteamericanos, que siguieron teniendo sin embargo el control de la mayor parte de la producción minera.

Dentro de la política ferrocarrilera, el Gobierno del General Cárdenas buscó desde la creación de su plan sexenal, culminar la obra de integración geográfica del país para superar el aislamiento de enormes zonas de la república que continuaban prácticamente incomunicadas, iniciándose durante su gobierno la construcción de Ferrocarril Sonora-Baja California. El 31 de diciembre de 1934 creó como un organismo público descentralizado, la empresa Líneas Férreas de México, S.A. de C.V., encargada de administrar las líneas de los Ferrocarriles Nacional de Tehuantepec, Veracruz - Alvarado y San Juan - El Juile, además de encargarle la construcción cuatro líneas más, Durango - Mazatlán, Ejutla - Costa del Pacífico, Uruapan - Balsas y Santa Lucrecia (hoy Jesús Carranza) - Campeche, para entroncar con los ferrocarriles yucatecos. En 1936 creó el Departamento de Ferrocarriles, Tránsito y Tarifas como el órgano dependiente del Estado encargado de dirigir y administrar la política ferrocarrilera, y para abril de 1937 encargó a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, por medio de su departamento de Ferrocarriles y Vías Terrestres, la construcción de las nuevas vías férreas, realizándose la construcción de la línea Caltzontzín - Apatzingán, terminada hasta 1942, así como la línea Coatzacoalcos - Campeche. Sin embargo, tales medidas eran insuficientes para lograr la plena integración de la red ferroviaria al servicio del Estado, en virtud de que la principal empresa, Ferrocarriles Nacionales de México, S.A. era administrada por particulares, aunque el gobierno contara con el 51% de las acciones, no podía intervenir en su administración, pues desde la consolidación de Limantour se estableció dicha imposibilidad para el Gobierno.

En tales circunstancias, mediante el decreto del 23 de junio de 1937, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 24 del mismo mes y año, quedaron expropiados por causa de utilidad pública y en beneficio de la nación los bienes pertenecientes a la empresa Ferrocarriles Nacionales de México, S.A., quedando esta vez totalmente nacionalizados los ferrocarriles en beneficio de México y sin las argucias

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

financieras al estilo de Limantour; y aunque la nacionalización dejó pendiente el pago de la deuda ferrocarrilera con sus intereses acumulados, los accionistas norteamericanos desde entonces dejaron de recibir utilidades por los bonos y acciones en su poder, quedando además garantizado el pago de la deuda por el Estado y salvando a la empresa nuevamente de su posible quiebra. La medida, en tanto acrecentó la independencia económica nacional y la participación del Estado en las actividades productivas, fue aplaudida por todos los sectores nacionales, que ratificaron así su apoyo al Gobierno de Cárdenas. A los pocos días, por medio de decreto de fecha 25 de junio de 1937, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 30 del mismo mes y año, se creó el Departamento de Ferrocarriles Nacionales de México, conocido en la época como Departamento Autónomo de Ferrocarriles, encargado de la administración de las líneas nacionales, de la política, policía y reglamentación ferrocarrileras, concesiones para la construcción de vías férreas y en general de la integración de la red ferroviaria nacional; al frente de dicha dependencia quedó el ingeniero Antonio Madrazo, quien desde tiempo atrás era el presidente ejecutivo de la Empresa.

Aunque Madrazo manifestó hacerse cargo de los Ferrocarriles Nacionales "con el único fin de secundar la política del señor Presidente de la República", pronto demostró su incapacidad para el cargo, destituyendo a empleados con experiencia para poner en su lugar a familiares y favoritos, y lesionando las finanzas de la empresa con el proyecto en 1937 del ferrocarril Ejutla - Chacahua en la costa de Oaxaca, donde después de gastar cerca de medio millón de pesos en la obra, ésta se suspendió para rectificar el trazo cambiándolo por el de Ixcaquixtla - Fetalcingo, también en Oaxaca, de 74 kilómetros; durante diez meses el gobierno cubrió el déficit de la explotación del primer tramo de Ixcaquixtla - San Marcos hasta que se suspendió el servicio después de haber perdido 7 millones de pesos en el proyecto. De hecho con Madrazo al frente de los Ferrocarriles, la expropiación no había producido ningún cambio favorable, incluso al conservarse los viejos vicios de la administración de los ferrocarriles el coeficiente de explotación de éstos (el porcentaje de los ingresos brutos absorbidos por los gastos de explotación), llegó hasta el 110% en 1937, esto es, operando con un déficit millonario.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Ante el creciente descontento de los trabajadores a quienes la prensa siempre culpaba de las deficiencias del servicio, protegiendo a la nefasta administración de Madrazo, y además también ante la incertidumbre de que a raíz de la nacionalización de los Ferrocarriles, los trabajadores quedaran en calidad de empleados públicos, y en consecuencia perdieran todas sus conquistas sindicales establecidas en sus Contratos Colectivos de Trabajo, Cárdenas decidió tomar la medida de entregar la administración de las líneas a los trabajadores.

Durante toda la efímera gestión del Departamento Autónomo de Ferrocarriles, fue siempre motivo de preocupación de los trabajadores el perder sus conquistas sindicales si eran considerados como empleados federales, por lo que con frecuencia enviaban comunicaciones a Cárdenas solicitando acelerar la entrega de la administración de las líneas a los trabajadores pues para el Sindicato ferrocarrilero era la mejor manera de evitar convertirse en empleados federales, incluso le envió a Cárdenas diversas propuestas para la administración obrera de las líneas; Cárdenas emitió un decreto el 2 de diciembre de 1937 para la organización y funcionamiento del Departamento Autónomo de Ferrocarriles, el cual sin embargo presentaba varias contradicciones jurídicas respecto a las relaciones laborales, lo que motivó controversias con motivo de la negativa del Departamento Autónomo de conocer de las demandas contra la anterior administración, a pesar de que Cárdenas había indicado que el Departamento Autónomo asumiría el carácter de patrón sustituto, la controversia fue finalmente resuelta en enero de 1938 mediante un laudo de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, en el que se reconoció que las relaciones entre el Departamento Autónomo de Ferrocarriles y sus trabajadores se regían por la Ley Federal del Trabajo y por su Contrato Colectivo, y por lo tanto se obligaba el Departamento como patrón sustituto. Finalmente, después de meses de discusiones entre el Sindicato de los ferroviarios y el Gobierno Federal, en el que gradualmente los trabajadores fueron cediendo la resistencia ante las exigencias gubernamentales respecto de las cargas financieras que tendría la administración de los trabajadores con el gobierno federal, y el 15 de abril de 1938 Cárdenas envió al Congreso de la Unión una iniciativa de ley por la

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

cual creó como un organismo público descentralizado del Estado, con personalidad jurídica y patrimonio propios, la Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México, la iniciativa fue aprobada rápidamente por las Cámaras de Diputados y Senadores, y finalmente el 1° de mayo de 1938 fue entregada al Sindicato la administración de la Empresa.

Difícil fue la situación de los trabajadores para dirigir la administración de una empresa que desde su creación había operado con déficit, y que en ese momento recibían con un equipo sumamente viejo y ruinoso, con locomotoras que tenían más de 50 años ininterrumpidos de servicios, y con un trazo en las principales líneas troncales que no correspondía ni corresponde a los intereses del desarrollo nacional, sino que fue levantado para servir al comercio exterior principalmente con los Estados Unidos y con países de ultramar, en beneficio sólo del capital extranjero. Aunque no se les entregó a los trabajadores la propiedad de las líneas sino sólo su administración, para tal fin se le concedió al Sindicato plena autonomía para la designación de funcionarios de la Empresa, pero la regulación jurídica y la política ferroviaria, incluida la fijación de tarifas, se mantuvo como función exclusiva del Gobierno, además de que se fijó como condición que el coeficiente de explotación de la Empresa, que cuando recibieron los trabajadores la administración de la Empresa era del 110%, no fuera superior al 85% anual, así como entregar el 5.64% de los ingresos brutos anuales al Estado y destinar otro 5.36% a mejoras y adiciones al sistema. Sin embargo, poco después de iniciar sus funciones la Administración Obrera, Cárdenas se vió sumamente presionado por el capital extranjero, como consecuencia de la expropiación por causa de utilidad pública de los bienes pertenecientes a las empresas petroleras, realizada el 18 de marzo de 1938; y que ocasionó que los monopolios petroleros incrementaran la fuga de capitales y desestabilizaran la moneda, de manera que entre el 20 y el 27 de marzo el peso mexicano se devaluó de \$3.60 a \$6.15 por dólar norteamericano, además de organizar un boicot comercial contra México cerrando los mercados a las exportaciones y bloqueando las importaciones de la industria petrolera; si la producción de crudo y refinados de México no se detuvo fue por el incondicional apoyo de los trabajadores petroleros que mantuvieron a flote a la industria y

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

evitaron los sabotajes de los directivos extranjeros. Además de los problemas con el capital extranjero como consecuencia de la expropiación petrolera, también se agravaron las diferencias con el capital nacional y con los latifundistas afectados por la reforma agraria, lo que en su conjunto obligaron a Cárdenas a rectificar su política obrerista. Esta situación afectó decisivamente cuando al poco tiempo de funcionar la Administración Obrera, se manifestaran las limitaciones que tuvo al ser privada de facultades indispensables para el manejo de la Empresa, así cuando los trabajadores trataron de superar la crisis financiera de la Empresa por medio del aumento en las tarifas, suprimiendo los privilegios que vía subsidios gozaban en su flete los monopolios mineros, Cárdenas no quiso agrandar los problemas con el capital que pronto se manifestó por medio de la Cámara de Comercio de la Industria Minera, así como de varios sectores empresariales, y en consecuencia se negó a autorizar un aumento en las tarifas, obligando a la Administración Obrera a buscar otra solución, incluso la posibilidad de hacer un reajuste de personal, a lo que el Sindicato rielero se opuso.

La extraña experiencia de corte socialista pronto manifestó su incompatibilidad con el imperante mundo capitalista que la rodeaba, originalmente los ferrocarrileros y las organizaciones obreras en general manifestaron su apoyo a la creación de la Administración Obrera, pero poco después tuvieron que rectificar ante el evidente fracaso de la medida, en el que se colocó a los trabajadores en el doble e incompatible papel, por lo contradictorio, de obreros y patrones de ellos mismos, el Sindicato tenía la doble obligación de hacer rentable una empresa que prácticamente fue concebida para la quiebra, y además, defender los intereses de los trabajadores; en la práctica la intervención del Sindicato en la administración limitó la autoridad de los órganos empresariales, relajando seriamente la disciplina al interior de la Empresa, además de que con la práctica de elegir jefes y mandos medios generó clientelismo electoral y en consecuencia un vacío de poder, y aunque trataron de remediar la situación restableciendo al Consejo de Administración la facultad de designar a jefes y mandos medios, y delimitando sus funciones, no se pudieron resolver los problemas debido al clientelismo y compadrazgo en que cayó la Gerencia para la designación de puestos; y además porque tales actos de

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

corrupción generaron división y fricciones al interior del Sindicato, coartando por completo su tradicional belicosidad.

La negativa del Gobierno de Cárdenas a aumentar las privilegiadas tarifas de los grandes *trusts* mineros norteamericanos, obligó a la Administración Obrera a tomar medidas sobre los únicos aspectos donde tenía control, esto fue reduciendo personal de confianza, haciendo economías en el uso del material, reducir salarios a jefes y oficiales, y postergar la aplicación de cláusulas del Contrato Colectivo e incluso los aumentos salariales y hasta el pago del séptimo día, lo que definitivamente agravó la situación con los trabajadores que hizo crisis. A todos estos problemas se agregaban los frecuentes ataques de la prensa derechista para descalificar a la Administración Obrera responsabilizándola del fracaso, y los ataques del sector empresarial, interesado en hacer fracasar lo que llamaban el "experimento social" de Cárdenas. La inusitada experiencia de los obreros en la dirección de una empresa duró veinte meses y seis días, hasta el día 24 de diciembre de 1940, cuando el presidente Manuel Ávila Camacho expidió un decreto aprobado rápidamente por el Congreso de la Unión, con el que al abrogar la Ley del 23 de abril de 1938 dio fin a la Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México, y estableció como un organismo público descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propio, al nuevo organismo denominado Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México, asignando al nuevo organismo obligaciones similares a las de la Administración Obrera, pero con la posibilidad de que el coeficiente de explotación pudiera ser superior al 85%. Pese a todo, los ferrocarrileros manejaron la Empresa con coeficientes de explotación inferiores al deficitario 110% con que recibieron las líneas, reportando en 1938 un coeficiente de 87.62%, en 1939 sí cumplieron con el 85%, y en 1940 obtuvieron un coeficiente de 90.31%, esto es, reportando utilidades³⁵.

El presidente Ávila Camacho señaló que la necesidad de acabar con la Administración Obrera era la de terminar con la contradicción de la doble función del

³⁵ Gustavo LÓPEZ PARDO, *ob. cit.*, pp. 57 y ss.; también en Marcelo N. Rodea, *ob. cit.*, pp. 606-611, y en Mario GILL, *ob. cit.*, pp. 116-123.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Sindicato de los ferrocarrileros que perjudicaba tanto a los obreros como al Gobierno, y porque era necesario reorganizar el sistema ferroviario para rehabilitar las instalaciones, equipo y finanzas de la Empresa; pero en realidad tuvo también la finalidad de adecuar el funcionamiento de los ferrocarriles a las condiciones de la Segunda Guerra Mundial, la cual afectó a la economía nacional, pero muy especialmente a los ferrocarriles. Ante el crecimiento industrial, agrícola y minero del país durante el Gobierno de Cárdenas ya se veía la insuficiencia del sistema ferroviario para satisfacer las demandas de transporte, las que se agravaron considerablemente durante la guerra, en tanto que México era el paso obligado para el transporte de alimentos y demás productos provenientes de Centro y Sudamérica hacia los Estados Unidos por haberse interrumpido el tráfico marítimo por el Canal de Panamá; y ante la imposibilidad económica de México de realizar fuertes inversiones para rehabilitar los ferrocarriles, éstos aumentaron al máximo su capacidad de transporte con el equipo disponible mediante el incremento de la productividad con medidas administrativas y de mayor control sobre los trabajadores, quienes hicieron esfuerzos colosales para distribuir la carga y los pasajeros por todo el sistema lo más rápido y eficiente posible, convirtiéndose los ferrocarriles en el principal medio de transporte durante los años de la guerra, a pesar de que lo viejo y desgastado del material rodante de más de 40 y 50 años de uso que ya causaba trastornos en el transporte, y donde como era ya común, las deficiencias fueron siempre imputadas injustificadamente por la prensa oficialista a los trabajadores durante prácticamente todo el sexenio, a pesar de la incuestionable muestra de eficiencia de los ferrocarrileros mexicanos que en 1944 fabricaron dos locomotoras, tan eficientes como las norteamericanas y con un costo sumamente inferior a las que se adquieren de las compañías estadounidenses, lo que motivó felicitaciones del gerente de los Ferrocarriles Nacionales, Andrés Ortiz, quien en una ceremonia en los talleres de Acámbaro, Guanajuato, para inaugurar la locomotora 296 construida en México, en la que reconoció que los ferrocarrileros por falta de equipo trabajan prácticamente "con las uñas"³⁶, entregó una medalla de oro al mecánico que dirigió la construcción y ascendió en el escalafón a los mecánicos que participaron; no

³⁶ Mario GILL, *Ibid.*, pp. 140-141.

obstante las compañías norteamericanas desde entonces y hasta la fecha han presionado para evitar la construcción locomotoras en México, argumentando que las patentes son de ellos, pero buscando en realidad proteger el monopólico mercado que tienen en nuestro país. La inversión de capital que requerían los ferrocarriles se realizó a partir de 1943, en parte por que el Gobierno de los Estados Unidos de América estableció de común acuerdo con el Gobierno de Ávila Camacho un organismo denominado "*Misión Norteamericana de Ferrocarriles en México*", que intervino en la rehabilitación de las líneas que comunicaban la frontera sur de México con su frontera norte, las de mayor interés para los Estados Unidos por las condiciones de la guerra.

El Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, por su parte, aunque ya no tenía la administración de los Ferrocarriles Nacionales, no dejó su intervención en los asuntos de la Empresa, pues contaba con representantes ante el Consejo de Administración, teniendo por lo tanto injerencia en diversos aspectos de la administración al haberse conformado una cogestión obrero gubernamental para la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México, similar a la que estableció Cárdenas para la industria petrolera a raíz de la expropiación; lo que evidentemente limitaba la acción de maniobra de la Gerencia de los Ferrocarriles Nacionales, y les urgía por lo tanto eliminar gradualmente las disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México y hasta las del Contrato Colectivo de Trabajo que las contemplaban. El Sindicato rielero, sin embargo, al no tener ya la carga de la administración de las líneas nacionales, que tanto limitó su combatividad al generar división a su interior, nuevamente se perfiló como la organización obrera más combativa hasta entonces. En 1938, siendo secretario del Sindicato Elías Terán Gómez, logró la unificación de todas las organizaciones rieleras al incorporarse al Sindicato todos los contingentes de la Federación Nacionalista Ferrocarrilera que habían estado afiliados a la CROM. Ya durante el Gobierno de Ávila Camacho, y pesar de que durante todo el sexenio el Gobierno y los empresarios se esmeraron en mediatizar y controlar al movimiento obrero organizado, mediante la política de "unidad a toda costa", pretextada para que los trabajadores se unieran al Gobierno para enfrentar al fascismo, evitando

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

enfrentamientos con el Gobierno y las empresas así como las huelgas ante la apremiante situación, que aprovecharon los líderes reformistas de la CTM para someter a la izquierda, representada por el Partido Comunista Mexicano, y mantenerla controlada finalmente; el Sindicato rielero se mantuvo siempre combativo. Así durante el sexenio de Ávila Camacho, mientras se mediatizaba al movimiento obrero, y cuyas maniobras empresariales culminaron en 1945 con la firma del "Pacto Obrero Patronal", en el que los dirigentes reformistas de la CTM pactaron con los empresarios la renuncia "temporal" del derecho de huelga y otras conquistas obreras, a cambio del desarrollo industrial del país, y donde los obreros perdieron gradualmente el poder adquisitivo de sus salarios; el Sindicato de los ferrocarrileros, junto con los mineros y los petroleros se opusieron a dichas medidas y conservaron su combatividad. En 1942 los ferrocarrileros realizaron varias huelgas oponiéndose a la reorganización de los Ferrocarriles Nacionales de México, que buscaba modificar el Contrato Colectivo de Trabajo, y demandando también aumentos salariales, la Administración concedió un aumento del 10%; en 1943 los ferrocarrileros suspendieron varias veces el trabajo para obtener otro aumento salarial, el 12 de agosto de ese mismo año realizaron un mitin masivo exigiendo detener el alto costo de la vida, se elevaran los salarios y se destituyera a los secretarios de Hacienda y de Comunicaciones, los paros parciales llevaron finalmente a un paro general de labores en 1944.

Para neutralizar la belicosidad del Sindicato ferrocarrilero, el Gobierno aprovechó el conflicto intergremial entre caldereros y trenistas que desarrollaba desde 1942, y en 1945 promovió la división al interior de la organización sindical, apoyando primero la formación de un "Comité de Depuración y Orientación Sindical" que simpatizó con la pretensión de la gerencia de reducir el Contrato Colectivo, manifestándolo así con el pretexto de la rehabilitación de las líneas a la Quinta Convención Ferrocarrilera, que en 1942 se encontraba reunida organizando el movimiento ferrocarrilero; y de dicho Comité de Depuración se formó posteriormente, en 1945, la organización independiente de estas ramas en conflicto que formaron respectivamente la "Fraternidad de Trenistas" y la "Hermandad de Caldereros", dirigidas entre otros por Francisco Sandoval Dévora, Manuel

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Mirón Rosales, Fidel Tabares y José García, alias "El Cachalote", organismos creados con nombres copiados de organizaciones norteamericanas, y a las que se les reconoció incluso personalidad jurídica, cuestionando así la representatividad del Sindicato titular del Contrato Colectivo de Trabajo. Después de una sangrienta lucha, en la que el ejército intervino ocupando los patios y talleres ferroviarios para detener las huelgas del Sindicato, en la que murieron muchos ferrocarrileros de diferentes partes del sistema, donde los dirigentes de las organizaciones separatistas sabotearon todas las luchas del Sindicato, y en la que incluso los separatistas, que tenían casi el 75% de los trabajadores de estas especialidades organizaron varios paros, haciendo el Sindicato que su movimiento fracasara al mover los trenes parados, incluso con personal jubilado leal al Sindicato, el movimiento separatista finalmente fracasó³⁷. Fue la primera vez que se emplearon jubilados para trabajar en lugar de los huelguistas, ejerciendo tal derecho la Empresa, esta vez con apoyo del Sindicato, en términos del artículo 10º del Resolutivo Sexto del Laudo Arbitral dictado por Lázaro Cárdenas en 1936.

Curiosamente, el líder del Sindicato en esos años era Luis Gómez Z., el dirigente espurio que muchos años después saboteara las posteriores huelgas ferrocarrileras y fuera premiado tiempo después con la Gerencia de la Empresa; si en 1945 acataba las decisiones de los trabajadores era por presión de los líderes sindicales de izquierda, principalmente porque el movimiento de hecho era dirigido por Valentín Campa, entonces Secretario General de Organización, Educación y Propaganda del Sindicato. La unidad sindical se restableció gracias a la oportuna intervención de los dirigentes sindicales, que como Luciano Cedillo Vázquez, entonces secretario de Ajustes por Trenes del Sindicato, reconoció los derechos de los trenistas, patieros y caldereros separatistas, a pesar de que su movimiento fue en realidad un abandono de trabajo y sus puestos eran ya ocupados por trabajadores con menores derechos escalafonarios por así disponerlo el Contrato Colectivo, generando al principio fuertes protestas de los

³⁷ Luciano CEDILLO VÁZQUEZ, *¡Váaamonos! Luchas, Anécdotas y Problemas de los Ferrocarrileros* (México, Ediciones de Cultura Popular, 1979), pp. 23-49; también en Max ORTEGA, *Estado y Movimiento Ferrocarrilero 1958-1959* (México, Ediciones Quinto Sol, 1988), pp. 13 y 14, y en Gustavo LÓPEZ PARDO, *ob. cit.*, pp. 197-199.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

sindicalistas, pero que con el tiempo fortaleció la unidad de éstos con los caldereros, trenistas y patieros que regresaron a su Sindicato único de la industria, unidad que se pudo comprobar en posteriores luchas ferrocarrileras. Sin embargo, y ante el fracaso del movimiento separatista, era ya urgente la necesidad que tenía el Gobierno y la gerencia de los Ferrocarriles Nacionales de México de controlar al sumamente belicoso Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, que se oponía abiertamente a la rehabilitación de los ferrocarriles, en tanto pretendía hacerlo la gerencia suprimiendo cláusulas del Contrato Colectivo de Trabajo, acabando con la injerencia sindical en la Empresa, reduciendo prestaciones y haciendo reajustes del personal; la oposición y combatividad del Sindicato ferrocarrilero sería minada y el Sindicato finalmente controlado por el Gobierno y la Empresa durante el sexenio del presidente Miguel Alemán, por medio de una nueva modalidad de control de los sindicatos, y que se emplearía posteriormente contra todo el movimiento obrero organizado.

4.- EL CONTROL SINDICAL Y EL MOVIMIENTO FERROCARRILERO DE 1958-1959.

Durante el Gobierno del presidente Miguel Alemán, y ante la existencia del equipo ferroviario en verdadera ruina, con rieles, fuerza tractiva y material rodante totalmente desgastados, con corrupción al interior de la Empresa y con la crisis financiera de la Empresa considerablemente agudizada, se inició la rehabilitación de las líneas nacionales. Era urgente un impulso por parte del Gobierno de Miguel Alemán para rehabilitar las líneas nacionales, además de la integración de la red ferroviaria con la adquisición por parte del Gobierno de varias líneas férreas hasta entonces en manos del capital extranjero. Sin embargo, fue también durante el Gobierno de Miguel Alemán cuando se puso por primera vez en marcha, en contra del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, la práctica de la intervención gubernamental en la vida interna de los sindicatos por medio de la fuerza pública, modalidad de control sindical, ilegal pero muy frecuente, denominada popularmente como "charrismo".

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

situación violenta que diez años más tarde, en 1958, desembocaría en el último y más grande movimiento huelguístico insurgente que tuvieron los ferrocarrileros, y cuyo final llevó a los rieleros a padecer a partir de entonces la más duradera mediatización y control de su vida sindical.

Ante el permanente desastre financiero en que se han encontrado los ferrocarriles, el programa de rehabilitación de las líneas nacionales del Gobierno de Miguel Alemán consiguió sanear un poco las finanzas de la Empresa, cubriendo los adeudos de salarios en 1946, otorgando subsidios para la compra de equipo, reconstruyendo muchos tramos de vía con rieles, durmientes, balasto nuevo y reforzamiento del terraplén, para adecuarlos también a las necesidades de las nuevas locomotoras diesel que comenzaban a llegar al país y que requieren de vías con mayor resistencia, además de reorientar varias rutas que se planearon no atendiendo a la economía sino al goce de los subsidios del Gobierno durante los años de la dictadura de Porfirio Díaz, y sobre todo haciéndose cargo el Gobierno de la deuda flotante de la Empresa. Desde finales de 1937 el Gobierno de Cárdenas había reanudado las gestiones con los banqueros tenedores de los bonos de la vieja deuda ferrocarrilera, mismas que se interrumpieron con motivo de la segunda guerra mundial, y que llevaron a la celebración de un convenio en 1946, donde el monto de la deuda se redujo a menos del 10% del valor original, pero que llevó cuatro años el notificar a todos los tenedores de los bonos de deuda; y previniendo la posibilidad de que el Gobierno tuviera que pagar los primeros vencimientos en una sola exhibición, llevó a que el secretario de Hacienda del Gobierno de Alemán, Ramón Beteta, celebrara en 1949 un nuevo convenio con los banqueros tenedores de los bonos, lográndose una nueva reducción de la deuda³⁸. En 1947 se ensanchó la vía del Ferrocarril Interoceánico, que había sido construida durante el régimen porfirista con un escantillón (distancia entre los rieles) de vía angosta en razón de 0.914 metros, convirtiéndola al estándar internacional de vía ancha en razón de 1.435 metros, el necesario para que puedan operar las locomotoras diesel que llegaban al país; también fue

³⁸ Vicente FUENTES DÍAZ, *ob. cit.*, pp. 166 y ss.

ensanchada la vía del Ferrocarril México - Toluca - Acámbaro, del antiguo Ferrocarril Nacional, y la vía del Ferrocarril Veracruz - Alvarado, además de diversos ramales en el sistema. En 1948 se inaugura el Ferrocarril Sonora - Baja California y en 1950 se inaugura el Ferrocarril del Sureste, iniciado el tendido de ambas vías durante el régimen cardenista. En 1951 pasó al dominio de la nación por una compraventa, el Ferrocarril Sud-Pacífico de México, que hasta entonces pertenecía a la *Southern Pacific Co.* de los Estados Unidos; de igual modo adquirió el Gobierno en 1952 el Ferrocarril Noroeste de México, que pertenecía a la empresa británica *The Mexico North Western Railway Co.*, y en ese mismo año se constituyó el Ferrocarril del Pacífico, S.A. de C.V., también en 1952 se creó la Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril, con un capital social de 25 millones de pesos.

Sin embargo la rehabilitación de las líneas no se realizó sin afectar los derechos de los trabajadores, así en 1948 la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México promovió ante la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje un conflicto colectivo de naturaleza económica con el argumento de la necesidad de restablecer el equilibrio económico de la Empresa, pero que modificó las condiciones de trabajo y suprimió diversas cláusulas del Contrato Colectivo de Trabajo, aunque no se reajustó personal ni se modificaron salarios. La medida, en cuanto reducía las conquistas contractuales generó descontento al interior del Sindicato de los trabajadores, lo que llevó a la Empresa y al Gobierno a buscar y poner en práctica una nueva forma de controlar e inhibir definitivamente la peligrosa belicosidad del Sindicato de los ferrocarrileros, entonces a la cabeza del movimiento obrero. Buscando reducir la ingerencia del Sindicato en el Consejo de Administración de la Empresa, el 30 de diciembre de 1948 se publicó en el Diario Oficial de la Federación una nueva Ley Orgánica de Ferrocarriles Nacionales de México, en la que se constituyó a la empresa Ferrocarriles Nacionales de México como un organismo público descentralizado del Estado, con personalidad jurídica y patrimonio propios, pero que reducía enormemente la intervención del Sindicato en el Consejo de Administración de la Empresa.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Sin embargo, fueron también considerables los despilfarros y las irregularidades del gobierno de Alemán con respecto a los ferrocarriles. Alemán se había comprometido desde el inicio de su sexenio a instalar la fábrica de carros de ferrocarril, y el hecho de no hacerlo sino hasta 1952, al término de su sexenio, generó enormes gastos a las líneas nacionales que podían haberse evitado, derivadas del arrendamiento de carros y coches a las compañías norteamericanas. Se comprometió asimismo y realizó como ya se dijo, a nacionalizar el Ferrocarril Sud-Pacífico de México, que hizo con un enorme e innecesario gasto para el erario; pues años antes por presión de los rieleros, el gobierno de Ávila Camacho había comprado en 1946 a los ingleses el Ferrocarril Mexicano y su participación en la compañía de la Terminal de Veracruz, organizando al Ferrocarril Mexicano como un organismo público descentralizado, quedando pendiente el Sud-Pacífico. A raíz de una huelga ferrocarrilera a principios de 1947, en la que los ferrocarrileros demandaban, entre otras prestaciones, la nacionalización del Sud-Pacífico, se realizó un estudio económico de la línea, donde se demostró que la inversión extranjera real de la línea había sido sólo de mil dólares; que el capital invertido provenía de subvenciones del Gobierno de México y de maniobras especulativas, además de que se descubrieron tres contabilidades, una verdadera y dos fraudulentas, se cuantificó también el enorme negocio que para la propietaria, la empresa norteamericana *Southern Pacific Lines*, representaba el Ferrocarril Sud-Pacífico de México, al monopolizar el transporte de millones de toneladas de tomate de México a Estados Unidos; había pues muchos elementos para decretar la nacionalización del Sud-Pacífico sin lesionar la economía del país con gastos considerables; sin embargo, Alemán se subordinó a los deseos de los capitalistas norteamericanos, evitando la nacionalización durante los primeros cinco años de su sexenio en perjuicio de la economía de la costa del Pacífico, y cuando aumentó la presión de los ferrocarrileros y de los sectores sociales, adquirió el Sud-Pacífico en condiciones lesivas para la economía del país, pagando al Ferrocarril *Southern Pacific* doce millones de dólares que nunca invirtió la trasnacional, a cambio de riel viejo tendido, talleres y edificios sumamente deteriorados y sin equipo rodante, por haber aparecido todas las unidades rentadas al *Southern Pacific*; el Gobierno de Alemán se comprometió también a mantener en beneficio del capital extranjero el monopolio de ese Ferrocarril en

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

el transporte de tomate y a no construir los tramos faltantes de dicha línea hacia el Pacífico; además de haber comprado como nuevas 20 locomotoras inventariadas como chatarra, en una medida que por leonina hasta causó asombro a los norteamericanos³⁹. Además de lo anterior, con la devaluación de la moneda ocurrida durante el sexenio de Alemán, habían aumentado las pérdidas en los ferrocarriles, que mantenían las mismas tarifas de 1904, aumentando los beneficios de los consorcios mineros norteamericanos en detrimento de las finanzas de los propios ferrocarriles; tal difícil situación sirvió para que Alemán buscara reorganizar las líneas nacionales reduciendo personal y salarios, y aunque la pretendida reorganización se logró sin ningún reajuste de personal, la marcada oposición del Sindicato llevó al gobierno de Alemán a buscar su control.

Mientras, la actividad sindical resurgía con más fuerza a pesar de la represión del Gobierno alemanista, encabezando el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana el movimiento obrero independiente, con Valentín Campa como Secretario de Educación, Organización y Propaganda del Sindicato rielero, dirigiendo de hecho la actividad sindical independiente, y enfrentando incluso al líder sindical Luis Gómez Z, de tendencia más bien reformista y con intereses creados con las empresas ferrocarrileras. En esos años aumentó la tendencia desintegradora de la CTM, que incluso se enfrentó con los grandes sindicatos de industria (ferrocarrileros, mineros y petroleros); masivamente los sindicatos obreros se desmembraron de la CTM, y en 1947 el Sindicato ferrocarrilero abandonó también la central obrera, convocando a todos los sindicatos independientes, incluidos los grandes sindicatos de industria para la constitución de una nueva central sindical, la Central Única de Trabajadores (CUT). Abiertamente combativo entonces, el Sindicato rielero convocó durante 1947 y 1948 a diversas manifestaciones contra el alza del costo de la vida y contra la devaluación de la moneda, además de lanzar para diciembre de 1948 la convocatoria para la constitución de la nueva central obrera. Fue entonces que el Gobierno de Miguel Alemán decidió someter

³⁹ Mario GILL, *ob.cit.*, pp. 144-146.

definitivamente al Sindicato rielero, ante el creciente temor de que resurgiera la actividad sindical independiente.

Éste medio de intervención gubernamental del Sindicato rielero se dio cuando al asumir la Secretaría General del Sindicato Jesús Díaz de León, alias "El Charro", con motivo de la objeción de una partida de 600 mil pesos para "gastos generales", de la pasada administración, había convenido hacer una auditoría contable, retractándose después, y presentando con este motivo una denuncia por un supuesto fraude en el Ministerio Público el 28 de agosto de 1948, acusando a Valentín Campa e incluso a Gómez Z. de un fraude de 100 mil pesos por parte de ambos. Tal medida de Díaz de León, que provocó con ello por primera vez en la historia del movimiento obrero la intervención del Gobierno en la vida interna de un sindicato, generó la desaprobación general no sólo de los ferrocarrileros, sino de líderes de sindicatos y de organizaciones obreras de distintas ramas. El día 13 de octubre, el Comité Ejecutivo General y el Comité de Vigilancia y Fiscalización del Sindicato de los ferroviarios acordaron la suspensión temporal del secretario general Díaz de León "por querer dividir al Sindicato en complicidad con el Gobierno". Al día siguiente, 14 de octubre de 1948, *El Charro* Díaz de León apoyado con el ejército y unos cien policías vestidos de civiles tomaron por asalto el edificio de la sede nacional del Sindicato ferrocarrilero, en Hidalgo 59, en el Centro Histórico de la ciudad de México; las cuatro secciones del Sindicato en la ciudad de México (15, 16, 17 y 18) fueron tomadas también por asalto, desalojando por la fuerza a funcionarios y empleados del Sindicato, unos minutos después expertos en transmisiones del ejército instalaron aparatos de sonido para que *El Charro* realizara un mitin. Este golpe de fuerza del Gobierno en contra del Sindicato ferrocarrilero fue el primer paso hacia la mediatización de la clase obrera⁴⁰; el apodo de Díaz de León, el dirigente que se prestó a la maniobra, dio origen al término *charrismo*, para definir a la intervención del Estado en la vida interna de los sindicatos.

⁴⁰ *Ibid.*, pp. 148-152; también en Max ORTEGA, *ob. cit.*, pp. 16-18.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Al poco tiempo de que ocurrió el asalto en los edificios sindicales, la Secretaría del Trabajo reconoció a Díaz de León como secretario general del Sindicato ferrocarrilero, siendo depuesto Quintana Medrano, que fungía como sucesor. El 26 de octubre de ese mismo año Luis Gómez Z. Fue enviado a prisión junto con varios dirigentes sindicales. Valentín Campa fue detenido el 15 de noviembre, procesado por un supuesto fraude de 206 mil pesos presuntamente gastados en la organización de la CUT, además de acusársele de un supuesto sabotaje en Guadalajara, con motivo de un accidente ferroviario en el que unos trabajadores tomaron una locomotora para ir a un centro nocturno, sin retirar la locomotora de la vía por donde debía pasar el tren de Manzanillo, los responsables del choque fueron torturados y obligados a declarar en contra de Valentín Campa, quien sentenciado a 8 años de prisión duró un poco más de tres, quedando libre al terminar el sexenio alemanista. Consumado el ataque charril, la Empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México planteó un conflicto colectivo de naturaleza económica para suprimir varias cláusulas del Contrato Colectivo de Trabajo; al interior del Sindicato también se manifestó el sistema de control, suprimiéndose las elecciones seccionales, para imponer la rotación de puestos de representación entre los nacientes burócratas sindicales; además de fomentarse entre los trabajadores la corrupción y la desmoralización, y aplastando cualquier señal de disidencia con la cláusula de exclusión y otros sistemas disciplinarios sumamente arbitrarios. Para 1952, el último año del sexenio de Miguel Alemán, el control sobre el Sindicato ferrocarrilero era un hecho consumado.

Durante el Gobierno de Adolfo Ruiz Cortínez, y sometidos los ferrocarrileros a la imposición charra en su dirigencia sindical, el 7 de agosto de 1953 se dio a conocer un acuerdo firmado a espaldas de los trabajadores, entre el dirigente charro en turno del Sindicato ferrocarrilero, David Vargas Bravo y la empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México, para modificar el Contrato Colectivo de Trabajo, imponiendo penas severas a los responsables de los accidentes ferroviarios, habiendo como consecuencia muchos ferrocarrileros, principalmente maquinistas, fogoneros, garroteros, patieros, mayordomos y jefes de patio, prófugos, encarcelados o destituidos, como consecuencia de culpar a los trabajadores de las deficiencias del servicio sin

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

considerar que la principal causa de accidentes estaba en el ruinoso estado del equipo ferroviario. El acuerdo creó también una *Comisión Mixta de Apelaciones Disciplinarias*, presidida por un empleado nombrado por la Empresa, y con fallos inapelables que suplían de hecho a los Tribunales del Trabajo. Los ferrocarrileros afectados comenzaron a luchar, la sección 19 del Sindicato en Monterrey y otras del norte organizaron reuniones y convocaron a una en Querétaro y otra en la ciudad de México del 6 al 10 de junio de 1954; como la inconformidad era creciente y también lo era para el Gobierno el temor a la insurgencia de los ferrocarrileros, al grado de que de las reuniones se convino entregar un pliego petitorio al Ejecutivo Federal para ser negociado con la Empresa, demandando la celebración de un Contrato Colectivo para la especialidad de auxiliares de locomotoras y una nueva reglamentación para la fuerza diesel; el Gobierno de Ruiz Cortínez ordenó la ocupación de los locales sindicales por medio del ejército para impedir las reuniones de los rieleros y se generalizara el movimiento a todas las especialidades ferrocarrileras de la Empresa.

Los trenistas y patieros decidieron entonces aplicar con rigor en el trabajo las disposiciones del Reglamento de Transporte y Seguridad, los Boletines y Contratos de Trabajo en vigor, que señalaban las formas para realizar maniobras y labores del tráfico ferroviario y evitar accidentes; pero considerando que la reglamentación databa del año de 1925 cuando el movimiento en patios y camino era reducido y la fuerza motriz de vapor era muy lenta, y por lo tanto resultaba inoperante para 1954, cuando las máquinas de vapor cedían gradualmente a las locomotoras diesel mucho más veloces y cuando ya se formaban en las terminales grandes trenes a un ritmo completamente distinto al de 1925, imposibilitando en 1954 a los trabajadores de facto a laborar conforme a tal reglamentación. El Reglamento de Transportes y Seguridad establecía disposiciones tales como límites de velocidad muy limitados propios de la tracción a vapor, no del diesel, además reglas tales como las de detener la marcha de la locomotora para que los garroteros bajaran a voltear un cambio, no reanudar la marcha hasta que éstos se suban, y restringir el uso de "volantes", es decir, impulsar furgones en pendientes descendentes de los patios para que por fuerza de gravedad enganchasen en los trenes en formación, entre

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

otras restricciones, por lo que para no demorar el tránsito pasaban por alto algunas de éstas normas.

A las 12:00 horas de 10 de septiembre de 1954 se inició lo que entonces se denominó como "movimiento tortuguista" en las líneas nacionales; sin que se tratara, en realidad, de hacer el trabajo con lentitud, sino simplemente cumplir con lo dispuesto por el Reglamento de Transportes y Seguridad de 1925. La aplicación estricta de dichas normas pronto provocó el congestionamiento de flete en las estaciones de carga. Se creaba entonces una nueva forma de lucha, ante una dirigencia sindical "charra", que dejó de representar los intereses obreros; y que desde luego el Gobierno y la burguesía no lo permitirían. El Gerente de los Ferrocarriles Nacionales, Roberto Amorós, para provocar una reacción de los ferrocarrileros y tener un pretexto para proceder en su contra, ordenó la paralización total del tráfico al superintendente de la división Monterrey el 21 de septiembre, durando el paro de las 15 a las 21 horas; la Empresa procedió contra los líderes del movimiento por los delitos de ataques a las vías generales de comunicación, disolución social y asociación delictuosa, 6 obreros fueron procesados penalmente y 59 más destituidos⁴¹. En enero de 1955 varios procesos fueron sobreesidos, con excepción de los del líder del movimiento tortuguista Luciano Cedillo Vázquez, y de Jesús Rivera. Los rieleros se encontraban y así continuaron, en el dilema de que si violaban el reglamento para acelerar el tráfico y ocurría un accidente se les destituía por indisciplina, y si respetaban el reglamento, se les procesaba de ataques a las vías generales de comunicación; y aunque algunas disposiciones fueron modificadas, en la práctica y hasta el último tren que corrió de los Ferrocarriles Nacionales de México en 1999, operó siempre con reglamentaciones vetustas, inaplicables a la realidad actual y que por lo tanto tenían que pasar por alto los trabajadores; y las nuevas empresas de la actualidad, creadas desde 1997 se limitaron a copiar de dichos reglamentos lo que les convino sin un estudio minucioso, persistiendo en consecuencia, el problema.

⁴¹ Mario GILL, *Ibid.*, pp. 156-160; también en Max ORTEGA, *Ibid.*, pp. 18-22.

Reprimidos los dirigentes del movimiento tortuguista de 1954, la Empresa buscó neutralizar el descontento pactando con el secretario general charro del Sindicato un aumento salarial del 7%, y celebrando un contrato para auxiliares de locomotoras cuyo clausulado se incluyó en el Contrato Colectivo de Trabajo. El convenio celebrado por el dirigente charro en turno generó descontento y protestas entre los trabajadores, que llevó a un paro de labores en las oficinas de la Empresa en la calle de Balderas, en la ciudad de México y en otros lugares, como Acámbaro, Guanajuato, siendo el movimiento rápidamente aplastado por la policía de los Servicios Especiales de la Empresa, con un trabajador muerto, muchos lesionados y enviados a prisión, además de los correspondientes despidos masivos. De cualquier modo y a pesar de la represión, el movimiento tortuguista y el de las oficinas de Balderas les dieron a los rieleros conciencia de clase y los dejó en disposición de lucha para las huelgas que vendrían en 1958-1959. También con el movimiento tortuguista nació el periódico de lucha de los ferrocarrileros "Vía Libre", independiente de las empresas ferrocarrileras y de las directivas sindicales charras, y que desde entonces buscaría mantener informados a los rieleros, educarlos y organizarlos para la lucha; el periódico aún sigue publicándose esporádicamente en la actualidad, en su segunda época.

Como la burocracia sindical siguió subordinada a la voluntad de las empresas ferrocarrileras y del gobierno, guardó silencio cuando se suprimieron numerosas plazas al cancelar la operación de todos los ramales de la línea del Ferrocarril Mexicano alegando incosteabilidad; convino con la empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México en no pedir ningún aumento salarial en la revisión contractual de 1956-1958, conformándose con algunas prestaciones irrelevantes (carros campamento para los peones de vía, becas de primaria y para aprendizaje de idiomas, entre otras), agravando la miseria de los trabajadores; y también continuaron los ya comunes abusos de los dirigentes charros, cobrando a los trabajadores por tramitar asuntos, pidiéndoles a los trabajadores solicitantes de su jubilación cantidades proporcionales al monto de la pensión, al igual que a los familiares de los trabajadores fallecidos a cambio de tramitar las indemnizaciones; actos de corrupción que desde entonces se hicieron frecuentes. Tal situación poco a poco

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

unió a los trabajadores inconformes con los abusos; así los rieleros de la sección 15 del Sindicato, a finales de agosto de 1957 exigieron una auditoría por un posible fraude de los dirigentes, y aunque actuaron los trabajadores con timidez, sabiendo que el secretario local de la sección 15 contaba con el apoyo del secretario general charro del Sindicato, sirvió para que los líderes impuestos perdieran aún más su prestigio y autoridad. Los trenistas de camino de las divisiones México y Querétaro de los Ferrocarriles Nacionales comenzaron a unirse y publicar desplegados desconociendo los convenios celebrados por los dirigentes sindicales impuestos con la Empresa, en tanto que éstos convenios mutilaban el Contrato Colectivo; los trabajadores del Ferrocarril Mexicano solicitaron directamente al presidente Ruiz Cortínez un aumento salarial, dejando de lado la gestoría sindical y tomando el problema por su cuenta; con este debilitamiento de la organización sindical se gestó a finales de 1957 lo que después se conoció como la insurgencia ferrocarrilera.

En noviembre de 1957, un grupo de trabajadores descontentos de la sección 15 del Sindicato, en el Distrito Federal, encabezados por J. Guadalupe López propuso en asamblea luchar por un incremento de salarios, conformándose una comisión para estudiar la situación de la Empresa; como de dicho estudio se determinó que se había roto el equilibrio entre los factores de la producción en beneficio del capital, la asamblea obligó al funcionario sindical local a presentar el problema al secretario general, quien se limitó a no hacer nada y después a hacer una solicitud, de acuerdo con la Empresa, de incremento de \$150.00 al mes; pero mientras, la comisión creada se dirigió a todas las secciones del sindicato proponiendo el aumento salarial mayor, y constituyéndose en asamblea el 2 de mayo de 1958 en la ciudad de México, en una *Gran Comisión Pro-Aumento General de Salarios*, con un programa de lucha, creado por el delegado de Tonalá, Chiapas, Federico Villalobos, quien lo tituló como *Plan del Sureste*⁴², aceptado primero por el delegado de la sección 13 de Matías Romero, Oaxaca, Demetrio Vallejo, y después por todas las secciones del sureste, en dicho plan se contemplaba una reclamación de \$350.00 de incremento; como gradualmente fueron incorporándose más delegados el local utilizado

⁴² Mario GILL, *Ibid.*, pp. 161 y ss.; también en Max ORTEGA, *Ibid.*, pp. 23 y ss., y en Antonio ALONSO, *ob. cit.*, pp. 110 y ss.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

resultó insuficiente, reuniéndose después en la calle. La dirigencia charra, ya preocupada citó a los delegados de la Gran Comisión para estudiar las demandas, y después de acaloradas discusiones rechazó la demanda de \$350.00 mensuales, dejándola en \$200.00 y presentando a la Empresa un pliego de peticiones en tal sentido; así pretendió la burocracia sindical nulificar a la Gran Comisión, recogiendo la demanda de aumento salarial, y dejando finalmente desmoralizados a los delegados, con excepción de los sureste que siguieron unidos y firmes en su demanda. Como la Empresa no respondiera a la solicitud mutilada de la dirigencia sindical charra, la sección 13 del Sindicato, en Matías Romero, Oaxaca, en asamblea presidida por Demetrio Vallejo, decidió rechazar los \$200.00 mensuales propuestos por la dirigencia charra y el plazo concedido a la Empresa de 60 días para que contestara, aprobó la demanda de \$350.00 mensuales de incremento, acordados en el *Plan del Sureste* que fue también ratificado, acordó deponer a los representantes locales charros y elegir a otros, emplazar al Comité Ejecutivo General del Sindicato para que reconociera a los nuevos dirigentes y sus demandas de aumento salarial, designar una comisión para unificar a las secciones del sureste en torno a estos acuerdos, y en caso de que no se respondiera al emplazamiento se iniciarían paros de dos horas el primer día, aumentando dos más el segundo, dos más para el tercero, hasta convertirse en paro definitivo de no llegar a ningún acuerdo. Así se inició la lucha, que de aumentos salariales se transformó en una lucha contra el charrismo y por su democracia sindical.

Pronto se consiguió una sorprendente adhesión de los trabajadores de las demás secciones del Sindicato, el secretario local y sus funcionarios charros de la sección 13 fueron depuestos eligiendo los trabajadores a un nuevo Comité, y como los dirigentes locales charros no entregaron el edificio de la sección 13, éste fue tomado por la fuerza por los trabajadores, expulsando a la burocracia sindical y llevando a sus dirigentes electos democráticamente en asamblea de trabajadores a ocupar el local sindical; con este acto espontáneo quedó señalado el camino a seguir para las demás secciones que se adhirieron al *Plan del Sureste*. Y el día 26 de junio de 1958 a las 10:00 horas quedó paralizado por dos horas el sistema ferroviario, a pesar de los vanos esfuerzos de la Empresa y la

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

burocracia sindical para evitarlo, tratando de comprar líderes de movimiento y cortando el servicio telegráfico para evitar la comunicación entre las secciones sindicales. Al día siguiente, 27 de junio, se realizó el segundo paro, de cuatro horas. Ante las millonarias pérdidas que manifestó la empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México tener con motivo de los paros y ante la enorme presión, se reunió con los delegados de la Comisión Pro-Aumento de Salarios, que nuevamente se habían reunido en la ciudad México, ofreciendo el Gerente Roberto Amorós, un incremento del 12% al salario, mismo que después de ser consultado con las bases fue rechazado sosteniendo el aumento reclamado de \$350.00 mensuales y continuando los paros. La Gerencia de la Empresa informó a la prensa de la negativa de los trabajadores, manipulando la noticia y dejando a los trabajadores como intransigentes, inconscientes de la "grave situación de la Empresa" y manipulados por líderes con intereses políticos contrarios a los intereses de México, quedando el Gobierno y la Empresa como los prudentes y en la mejor disposición de ayudar a los trabajadores y al país, como ha sido común en estos movimientos. Al día siguiente el paro fue de seis horas, las pérdidas de la Empresa eran millonarias, además de que el paro también afectaba a la industria y al comercio al saturar los almacenes de depósito, obligándolos a reducir su producción y ocasionándoles también enormes pérdidas, por lo que las cámaras de comercio e industria exigieron una solución en el menor tiempo posible.

El mismo día 28 de junio se realizó una manifestación ferrocarrilera en la explanada del Monumento a la Revolución en la que también participaron petroleros, maestros y estudiantes; la prensa manipuló desde luego a la opinión pública creando un clima de hostilidad contra los ferrocarrileros, acusándolos de comunistas y antipatrióticos, y el Gobierno finalmente, en evidente violación del artículo 9º y del 123 fracciones XVII y XVIII Constitucionales, lanzó a las fuerzas armadas contra los trabajadores, cayendo innumerables lesionados y algunos muertos, simultáneamente fueron tomadas por asalto con hombres armados las secciones 15, 16, 17 y 18 del Sindicato en abiertas operaciones militares, avanzando el ejército a punta de bayoneta. Al día siguiente el paro fue de diez horas; mientras, el desmantelamiento de la burocracia sindical prosiguió, expulsando de

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

los locales sindicales a los dirigentes seccionales repudiados por los trabajadores y eligiendo democráticamente a otros. Como el siguiente paro anunciado sería ya indefinido el Gerente de los Ferrocarriles Nacionales, Amorós, se rindió y aceptó a hablar con Demetrio Vallejo Martínez, a quien los trabajadores erigieron como líder del movimiento, ofreció un aumento de \$250.00 mensuales a condición de que se diera por revisado el Contrato Colectivo de Trabajo que debía revisarse en noviembre de ese año, como Vallejo y el grupo de la Gran Comisión rechazaron la oferta, Amorós, impotente ante la situación dejó el problema al presidente Ruiz Cortínez, que convino un aumento de \$215.00 a los trabajadores activos, y de \$100.00 mensuales a los jubilados a partir del 1° de julio, sin perjuicio de posteriores incrementos en la revisión contractual. Desde entonces se siguió la costumbre, muchos años practicada, de aumentar las pensiones jubilatorias en menor medida que los incrementos salariales, perjudicando con esta medida el poder adquisitivo de dichas remuneraciones en perjuicio de los jubilados ferrocarrileros, no siendo sino hasta la revisión contractual del período 1984-1986, en que se pactó que los incrementos salariales en los tabuladores del personal activo serían extensivos al personal jubilado. La Comisión aceptó el aumento salarial y al día siguiente se normalizaron las labores en las líneas nacionales; sin embargo, además del incremento, el verdadero triunfo de los trabajadores quedó en el desmantelamiento de la dirigencia charra, deponiendo a 22 de los 29 secretarios seccionales que quedaban afines al secretario nacional charro en turno, Samuel Ortega Hernández, y eligiendo a otros representantes de facto; lo que desde luego no aceptó el Gobierno de Ruiz Cortínez, interesado en seguir manteniendo el control sobre el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, coexistiendo por lo tanto dos representaciones sindicales, la charra, reconocida por el Gobierno, y la insurgente, no reconocida, lo que generó nuevos conflictos obreros en los siguientes meses de 1958.

Poco después la Gran Comisión Pro-Aumento General de Salarios convocó a la celebración de la VI Convención General Extraordinaria Ferrocarrilera, que inició labores el 15 de julio de 1958; en dicha Convención se acordó desconocer a la directiva sindical charra, encabezada por Salvador Quezada Cortés, que sustituyó a Samuel Ortega,

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

luego de tener que renunciar por indicaciones de Ruiz Cortínez, para poner en marcha un programa para la "unidad" de los trabajadores, y que buscaba acabar con la insurgencia y mantener el control sindical obtenido del "charrazo". La VI Gran Convención después de desconocer la directiva charra nombró otra, encabezada por Demetrio Vallejo Martínez, designado como secretario general del Sindicato, que la Secretaría del Trabajo desde luego desconoció por la forma anormal de la designación. Quezada Cortés, el charro en turno, contando con el apoyo del Gobierno y de la CTM, denunció ante el Ministerio Público el despojo de los locales sindicales ocupados por los trabajadores durante la depuración de sus líderes, y convocó a otra VI Convención General de carácter institucional, tomando algunos puntos a tratar de los decididos por la Convención insurgente; el objetivo era evidentemente crear confusión entre los trabajadores y anular las decisiones de la Convención insurgente. Concluidas las labores de ambas convenciones, tanto la insurgente como la charra, tanto Salvador Quezada como Demetrio Vallejo se proclamaban dirigentes auténticos, y aunque la Gerencia de los Ferrocarriles Nacionales de México no se declaró partidaria de ninguno, reconocía la representatividad a Quezada.

En tales circunstancias, los ferrocarrileros realizaron una manifestación en la explanada del Monumento a la Revolución, con la participación de telegrafistas, maestros, electricistas, petroleros y estudiantes del Politécnico y de la Normal, además de otros actos de protesta realizados en todo el país. Fracasadas las pláticas conciliatorias en la Secretaría del Trabajo y en la de Gobernación que se ofreció como conciliadora; el Comité presidido por Vallejo emplazó a la Empresa para que reconociera a su Comité Ejecutivo General del Sindicato y en caso contrario se suspenderían las labores en todo el sistema; el primer paro fue de dos hora el día 26 de julio, suspendiéndose el movimiento de trenes en todo el país, por lo que nuevamente se abrieron pláticas conciliatorias en la Secretaría de Gobernación, suspendiéndose temporalmente los paros, se propuso que el comité ejecutivo presidido por Quezada convocara a elecciones, pero dicha propuesta fue rechazada por los trabajadores encabezados por Vallejo, en tanto que ello implicaría reconocer tácitamente al Comité Ejecutivo de Quezada; como de las pláticas no se llegó a ningún arreglo, el Comité Ejecutivo presidido por Vallejo acordó reanudar los paros a

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

partir del día 31 de julio, siendo el primero de dos horas y los demás días aumentando una hora más⁴³. El Gobierno de Ruiz Cortínez, decidido a controlar las elecciones sindicales por la vía institucional, después de acondicionar a la opinión pública contra los trabajadores por medio de la prensa, y de declarar ilegal la elección de los convencionistas por medio del Departamento de Registro de Asociaciones de la Secretaría del Trabajo, inició la represión.

El sábado 2 de agosto el paro fue de cinco horas, ese día los dirigentes electricistas manifestaron su apoyo al movimiento, los telegrafistas y el magisterio suspendieron labores en solidaridad con los rieleros, los telegrafistas habían decretado un paro de una hora pero por la detención de sus dirigentes sindicales el paro se volvió indefinido; en la tarde de ese mismo día, granaderos y policías de todas las corporaciones lanzaron un ataque simultáneo contra las cuatro secciones sindicales ferrocarrileras del Distrito Federal, 15, 16, 17 y 18, mientras que en las 34 secciones restantes del país, policías apoyados con tropas tomaron los locales sindicales; mismos que le fueron entregados a Quezada; se dio un plazo de 24 horas a los trabajadores para regresar a las labores, el ejército ocupó todos los centros ferroviarios del país y se persiguió a los dirigentes del movimiento, con excepción de Demetrio Vallejo y algunos convencionistas. El día 3 de agosto el paro fué general, en todo el país se realizaron manifestaciones de apoyo a Vallejo; la represión también se generalizó en todo el país, en Guadalajara fue disuelta una manifestación muda de más de tres mil ferrocarrileros a macanazos y con gases lacrimógenos, deteniendo a los líderes del movimiento. Era el movimiento huelguístico registrado más importante en la historia de México, con 80 mil ferrocarrileros, 15 mil maestros y 7 mil telegrafistas en suspensión total de labores, apoyado incluso por organizaciones obreras de otros países que enviaban alimento y ayudas económicas. Mientras, el dirigente charro, Quezada informaba a la prensa que el movimiento se realizó contra la voluntad de los trabajadores por un grupo minoritario, y la Empresa pidió tropas para proteger a los trabajadores que quisieran laborar, apelando al

⁴³ *Ibid.*

“patriotismo”; como ningún trabajador regresaba a las labores ni con amenazas de despido, trató de sobornar a maquinistas con una “propina” de \$600.00, sin resultados, incluso el Bloque de Unidad Obrera (BUO) que entonces operaba como una central obrera con intereses creados con el Gobierno, se ofreció a proporcionar esquirolas para mover trenes, sin ningún éxito, dada la especialidad del trabajo ferrocarrilero. Como Amorós había prometido romper el paro en 24 horas, llamó al servicio a los jubilados, a quienes ofreció rejubilarse si aceptaban mover trenes, con una pensión equivalente al monto del salario al momento del paro, en vez de las raquíticas pensiones que tenían de entre \$150.00 y \$300.00 mensuales; sin embargo, de los 6000 jubilados que había sólo acudieron 300 y muy poco útiles por haber sido oficinistas en su mayoría; no obstante con este acto la Empresa dejó uno de los primeros precedentes de que pagaba pensiones jubilatorias superiores a los míseros toques máximos con que se habían estrangulado a las jubilaciones en las revisiones contractuales con las dirigencias charras.

Como el paro continuó, la situación de las empresas que requerían el transporte por ferrocarril también hizo crisis, la fundidora de Monterrey estuvo a punto de apagar el horno, la producción industrial se amontonaba en los almacenes y ante una forzada reducción de la producción, los industriales amenazaron con un alza en los precios, el combustible y los víveres comenzaron a escasear, y ante la importancia del transporte ferroviario las cámaras de comercio y de industria comenzaron a presionar a favor de los trabajadores, exigiendo una solución pronta, incluso los industriales se dirigían al Comité Ejecutivo presidido por Vallejo, haciendo a un lado a la Empresa, para solicitar algunos furgones. Amorós finalmente se rindió y aceptó negociar, el 4 de agosto a las 2:30 de la madrugada se iniciaron las pláticas con Vallejo; mientras, el paro continuaba y la Empresa presionaba a los trabajadores con despidos masivos, buscó confundir a la opinión pública con supuestos regresos al trabajo; los trabajadores respondieron con un mitin el día 5 en los patios de Nonoalco en la ciudad de México, decidiendo mantener el paro; el agrupamiento de granaderos aplastó la manifestación que se dirigió al edificio del Sindicato Mexicano de Electricistas pidiendo apoyo que antes se había prometido, como frente al edificio grupos de policías pistola en mano les impidieron el paso sólo unos

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

cuantos entraron al edificio sindical, esperando los demás en la explanada del Monumento a la Revolución para ser informados, pero en la tarde los granaderos arremetieron contra los ferrocarrileros con gases lacrimógenos y con macanazos, vaciándole el ojo a un obrero y matando a otro a golpes, la manifestación fue, pues, disuelta. Como el Sindicato Mexicano de Electricistas manifestó apoyar el movimiento ferrocarrilero suspendiendo los servicios de energía eléctrica, el Gobierno destacó tropas en la sede del Sindicato electricista; pero como la represión no surtió los efectos esperados y aumentó el apoyo a los ferrocarrileros, además de que las pérdidas de la Empresa eran ya de 14 millones de pesos y con Veracruz a punto de dejar de funcionar como puerto, el Gobierno tuvo que ceder en las negociaciones.

El día 5 de agosto, Vallejo y Amorós llegaron a varios acuerdos, como la de efectuar elecciones para renovar el Comité Ejecutivo Nacional del Sindicato ferrocarrilero, la libertad de todos los trabajadores aprehendidos, incluso de los telegrafistas aprehendidos por promover el paro por solidaridad, acabar con las represalias, que la fuerza pública abandonara los locales sindicales y que fueran clausurados hasta la designación de los nuevos dirigentes sindicales, pago de salarios caídos, acordaron someter estos acuerdos al Arbitraje del presidente Ruiz Cortínez, quien emitió su laudo para el día 6 de agosto⁴⁴. El movimiento había triunfado y las labores se reanudaron el día 7 de agosto, corriendo los primeros trenes a las 0:01 horas. Reconocida la victoria del movimiento dirigido por Vallejo, y apoyado por las organizaciones obreras independientes y por poblaciones enteras, incluso hasta de campesinos y comunidades ejidales que participaron abiertamente en el movimiento enfrentando al ejército en apoyo de los rieleros, el Gobierno reconoció al Comité dirigido por Vallejo y convocó a elecciones, en las que a pesar de que los charros intentaron comprar el voto de los trabajadores con \$300.00 y ropa, incluso a otorgar jubilaciones e indemnizaciones exorbitantes y a formular escalafones arbitrarios, sin resultados; Demetrio Vallejo obtuvo el triunfo por 56,759 votos contra 9 a favor del Comité charro, la directiva de Vallejo tomo posesión el 27 de

⁴⁴ *Ibid.*

agosto de 1958. Muchos lesionados, detenidos y muertos costó a los ferrocarrileros en todo el país este triunfo por que fuera reconocido su derecho a elegir a sus representantes sindicales; mientras, el Gobierno y la Empresa, apenas habían reconocido el triunfo de Vallejo ya se preparaba para buscar la derrota de los trabajadores y recuperar el control sindical.

El Comité ejecutivo presidido por Vallejo hizo esfuerzos por consolidarse resolviendo las principales demandas obreras, consiguiendo a los trabajadores del express el 10% de comisión que reclamaban, consiguió jubilar retroactivamente a 300 incapacitados que tenían hasta tres años sin recibir ninguna remuneración, consiguió restituir a los trabajadores destituidos durante los años charristas y logró un 32% de aumento en los salarios de los despachadores de trenes. Sin embargo la Empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México y el Gobierno de Ruiz Cortínez habían iniciado sus ataques de contrainsurgencia, confundiendo a los trabajadores y rompiendo la unidad sindical, promoviendo la acción de charros como Luis Gómez Z., Manuel Moreno Cárdenas y David Vargas Bravo para sabotear los trabajos para la revisión del Contrato Colectivo de Trabajo con los Ferrocarriles Nacionales, a realizarse en noviembre de 1958, y consiguiendo gradualmente ir poniendo en contra de Vallejo a varias secciones del Sindicato; además de que el Gobierno buscó romper el sistema de alianzas de los ferrocarrileros con otros organismos sindicales independientes, reprimiendo el movimiento magisterial y de los trabajadores de la sección 34 del Sindicato de Trabajadores Petroleros de la República Mexicana, además de aplicar cláusula de exclusión a los dirigentes de la corriente democratizadora del Sindicato de Telefonistas de la República Mexicana, debilitando las corrientes sindicales autónomas y rompiendo el sistema de alianzas obreras por medio del temor a mayores represiones; además de recoger por medio del sindicalismo institucional sumiso al Gobierno Federal algunas demandas obreras para confundir a los trabajadores y evitar el acercamiento de los trabajadores corporativizados con los insurgentes; así, la CTM reclamó y consiguió un incremento salarial del 25% para los trabajadores de los sindicatos afiliados a la central obrera y atemperar así sus inquietudes reivindicatorias. El Sindicato ferrocarrilero, mientras, seguía

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

atado al proceso de revisión contractual, poco pudo hacer para apoyar a los demás sindicatos y poco quedó aislado y dividido internamente.

Desde octubre de 1958 se formó una comisión sindical para la revisión contractual con los Ferrocarriles Nacionales de México, sin embargo las discusiones con la Empresa se prolongaron sin llegar a ningún acuerdo. En tanto asumía la Presidencia de la República Adolfo López Mateos a partir del 1° de diciembre de 1958, y se encontraban el Gobierno y la Empresa más fortalecidos después de manipular a la opinión pública en contra del Sindicato ferrocarrilero, con acusaciones contra el líder Demetrio Vallejo desde la de ser un "agitador" que sólo busca ambiciones personales, hasta la de ser cómplice de una "conjura" comunista del extranjero para derrocar al Gobierno mexicano; además de aislarlo de los demás organismos sindicales, y de dividir al Sindicato internamente, por medio de Luis Gómez Z., Guillermo Hass Rodríguez y otros dirigentes buscaron retornar al charrismo sindical constituyendo su *Movimiento Libertador Ferrocarrilero* con apoyo de la Empresa, y de desgastar a los ferrocarrileros con largas pláticas conciliatorias que no llevaban a nada. Como no se consiguiera nada de las conversaciones con la Empresa, el 17 de enero de 1959 el Sindicato presentó en la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje su pliego de peticiones con emplazamiento a huelga a realizarse el 25 de febrero. Las peticiones de los trabajadores fundamentalmente eran el pago del 16.66% sobre los \$215.00 de aumento, atención médica y medicinas para los familiares de los ferrocarrileros en el servicio médico que la Empresa otorgaba a sus trabajadores a través de los hospitales del conjunto Colonia, el 10% como fondo de ahorro sobre todas las prestaciones y la construcción de casas habitación para los trabajadores o \$10.00 diarios por concepto de renta; el nuevo gerente de los Ferrocarriles Nacionales de México, Benjamín Méndez argumentó que la Empresa no estaba en condiciones de conceder las demandas sindicales planteadas por la mala situación financiera de la Empresa, a lo que el Sindicato sostenía que los trabajadores no eran responsables de la crisis financiera de los ferrocarriles, sino que ésta era resultado de las tarifas de privilegio que disfrutaban los consorcios mineros norteamericanos, en detrimento de la Empresa, y que los funcionarios de los Ferrocarriles se negaban a revisarlas. Desde el día 21 de febrero el Gobierno

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

desplegó a la fuerza pública a los edificios sindicales, además de impedir una marcha organizada para ese día, por lo que para evitar la represión, la manifestación se suspendió y en su lugar se celebró una asamblea en la explanada de la estación de pasajeros de Buenavista, vigilada por elementos del 4º Batallón de Infantería, en evidente acción intimidatoria.

El día 23 de febrero la Empresa nuevamente declaró públicamente su incapacidad para cubrir las demandas sindicales, pero al día siguiente, 24 de febrero, ofrecía 95 millones de pesos para satisfacer las demandas planteadas, presentando así ante la opinión pública al Sindicato como intransigente y egoísta, y a la Empresa como comprensiva y generosa, y colocar a la opinión pública en contra de los rieleros. La propuesta de la Empresa fue rechazada por el Sindicato y el día 25 de febrero de 1959 a las 12:00 horas estalló la huelga; media hora más tarde, las Juntas Especiales Números Uno y Cuatro de la Federal de Conciliación y Arbitraje declararon inexistente la huelga, según el laudo porque de las constancias de autos no se desprende que haya sido voluntad de los trabajadores ir a la huelga, y se dio a los trabajadores un plazo de 24 horas para regresar al trabajo, el amparo que solicitó el Sindicato tampoco fue concedido; y al mismo tiempo elementos de los 24º y 49º batallones de infantería se ocuparon de vigilar las instalaciones de los Ferrocarriles Nacionales de México. Los dirigentes de los trabajadores del Ferrocarril del Pacífico, que habían emplazado a huelga para el mismo día que los trabajadores de los Ferrocarriles Nacionales, celebraron un convenio con la Empresa para prorrogar el plazo de su movimiento, lesionando la disciplina sindical y debilitando el movimiento de los trabajadores de los Ferrocarriles Nacionales de México; además de que los grupos de Vargas Bravo y de Gómez Z. presionaban golpeando las puertas de los edificios sindicales para ocuparlos y dividir al movimiento. Para el día 26, ante la declaración de inexistencia de la huelga y con la fuerza pública preparada para la represión, Vallejo buscó celebrar un convenio con la Empresa recogiendo la propuesta de los 95 millones de pesos ofrecidos dos días antes, evitando así que con motivo de la represión el Gobierno intentara otro "charrazo" en contra del Sindicato rielero; así se consiguió el incremento del 16.66% sobre los \$215.00 concedidos en junio de 1958, la

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

empresa se obligó a proporcionar servicio médico y medicinas a los familiares de los trabajadores, tomando las sumas necesarias del 30% del incremento netos de las tarifas; se obligó también por medio de una institución designada por el Gobierno Federal la construcción de viviendas para los trabajadores, la Empresa se obligó además a revisar a la brevedad sus tarifas. Con la firma de este convenio se dio por revisado el Contrato Colectivo de Trabajo y por concluido el conflicto entre el Sindicato de los ferrocarrileros y los Ferrocarriles Nacionales de México, de manera pacífica y sin violencia, pero con la amenaza latente de la represión.

Pasada la revisión contractual en los Ferrocarriles Nacionales de México, siguieron en el Ferrocarril Mexicano, el Chihuahua al Pacífico y la Compañía Terminal de Veracruz, que por un error de funestas consecuencias no fueron incluidas sus demandas en la luchas por la revisión de los Nacionales de México. Las demandas eran fundamentalmente las mismas que las de los trabajadores de los nacionales: servicio médico y medicinas para los familiares de trabajadores, incremento del 16.66% sobre los \$215.00 de aumento y casas para los trabajadores. Sin embargo, después de que el presidente López Mateos se entrevistara con el presidente norteamericano Eisenhower, quedó resuelto a sofocar el movimiento ferrocarrilero, que de esencialmente económico lo convirtió en un movimiento político, en una lucha de clase a clase; López Mateos, a quien la prensa espuria solía llamar "el amigo de los trabajadores", pronto dio muestras de su amistad, ordenando una de las más feroces represiones contra uno de los movimientos obreros más grandes que registra la historia de México. Después de que fracasaran las pláticas conciliatorias con las empresas y que en los Nacionales de México el gerente Benjamín Méndez se negara a cumplir el convenio, el Sindicato emplazó a huelga al Ferrocarril Mexicano y al Ferrocarril del Pacífico fijando como fecha para el estallido de la huelga el 25 de marzo de 1959; asimismo, emplazó también a huelga a la Compañía Terminal de Veracruz fijando el 26 de marzo, es decir un día después, para el estallido de la huelga; los trabajadores de los Ferrocarriles Nacionales de México manifestaron su apoyo a los trabajadores de las demás empresas en huelga y anunciaron paros en solidaridad en las líneas nacionales. En esta ocasión la situación de los trabajadores era

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

totalmente adversa, habían quedado aislados del apoyo del sindicalismo independiente de otras áreas de la producción, el 25 de marzo estaba dentro de la semana santa, cuando el servicio ferroviario aumenta por las vacaciones y por lo tanto una huelga en esos días pondría a la opinión pública en contra del movimiento, la revisión contractual en ambos ferrocarriles se realizaría en unos meses más en los dos ferrocarriles emplazantes a huelga y tal situación supondría posteriores suspensiones de labores con motivo de las revisiones y en busca de mayores prestaciones; además de ser fin de quincena y los trabajadores en esas condiciones no resistirían mucho tiempo un movimiento largo, y sobre todo estaba la amenaza latente de la represión, que se manifestó abiertamente desde la revisión contractual en los Nacionales de México.

El día 25 de marzo a las 13:30 horas estallaron las huelgas en los Ferrocarriles del Pacífico y Mexicano, y al mismo tiempo el primer paro de media hora en los Nacionales de México; de las secciones 15 y 16 se tomó la decisión de continuar paros escalonados en los tres turnos de todo el sistema hasta que la gerencia de los Nacionales tomara las providencias necesarias para cumplir con la construcción de casas a que se obligó, así como a realizar el incremento pactado y revisar las tarifas del transporte de flete, además del pago de médico y medicinas, en virtud de que la empresa no había cumplido nada hasta entonces, se contempló también que el paro sería total e indefinido en caso de que se detuviera al Comité Ejecutivo General o se asaltara con la fuerza pública los locales sindicales. Ese mismo día, después de que se rompieran las pláticas entre en Sindicato, el Gobierno Federal y las Empresas ferrocarrileras con el argumento de que no seguirían las pláticas mientras subsistiera la amenaza de los paros, momentos después la Junta Especial Número Dos de la Federal de Conciliación y Arbitraje declaró inexistentes las dos huelgas, del Pacífico y del Mexicano, según el laudo, por no haber cumplido con los requisitos de ley, y dando 24 horas a los huelguistas para regresar al trabajo. Al día siguiente estalló la huelga en la Compañía Terminal de Veracruz, S.A., declarada poco después inexistente también, y mientras, como los trabajadores del Mexicano y del Pacífico no regresaron al trabajo, fueron rescindidos los contratos de trabajo de 8 mil trabajadores del Pacífico y de 5 mil del Mexicano, a la vez que comenzaron a dar

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

cumplimiento a órdenes de aprehensión en contra de ferrocarrileros en Guadalajara y Nayarit. Los paros en los Nacionales de México continuaron, fueron despedidos 50 mil trabajadores de los Ferrocarriles Nacionales por "cometer actos contrarios" a lo dispuesto por el Contrato Colectivo de Trabajo; la Empresa de los Nacionales de México, que entonces administraba al Ferrocarril Mexicano, después de los despidos inició la contratación libre y acordó suspender "temporalmente" los servicios del Ferrocarril Mexicano; en Veracruz la policía desalojó a los trabajadores reunidos en la sección 28 del Sindicato, poniéndolo en posesión de Fidel Velázquez, Luis Gómez Z., Guillermo Haas y otros charros; y el ejército ocupó las instalaciones de la Compañía Terminal de Veracruz, además de disolver a culatazos una manifestación de mujeres ferrocarrileras con letreros de apoyo a la huelga y desalojar a las familias de los reparadores de vía de los carros campamento⁴⁵.

Ya a la defensiva los trabajadores intensificaron los paros en la madrugada, e intentaron demandar en amparo el laudo de la Junta, que no se presentó porque el día 27 era "viernes santo", mientras Vallejo y el Comité buscaban nuevamente pláticas con las empresas, por medio de la intervención del secretario de Gobernación, Gustavo Díaz Ordaz, quien los turnó a la Secretaría del Trabajo. El día 28 de marzo el paro se generalizó en todo el sistema ferroviario, y también se intensificó la represión, verificándose una de las represiones más violentas que ha padecido la clase obrera de nuestro país, con miles de asalariados aprehendidos, más de 10 mil en toda la república, no sólo ferrocarrileros, sino también petroleros y maestros, muchas veces sin haberse integrado las averiguaciones previas, y obviamente sin las correspondientes órdenes dictadas por los jueces competentes, en evidente violación de garantías, había aprehensiones contra trabajadores incluso por gritos de ¡viva Vallejo!, y con los ya entonces comunes abusos, torturas y vejaciones por parte de la fuerza pública, miles de familias fueron condenadas al hambre a causa de los despidos masivos y sin posibilidad de que los huelguistas consiguieran trabajo en mucho tiempo, además de las entonces frecuentes ocupaciones violentas de los

⁴⁵ *Ibid.*

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

locales sindicales por el ejército y las policías. El mismo día 28 las pláticas entre Vallejo y las empresas continuaron ante el secretario del Trabajo y el del Patrimonio Nacional, donde Vallejo manifestó suspender los paros si las Empresas reinstalaban a los huelguistas, pagaban salarios caídos y suspendía la represión y los desalojos de familias de reparadores de vía de los carros campamento, como no se llegó a un arreglo se suspendieron las pláticas para reanudarlas en la noche, sin que se verificaran debido a la aprehensión de Vallejo. Mientras, al generalizarse el paro el ejército ocupó los patios ferroviarios de Nonoalco y las estaciones de San Lázaro y de Buenavista, poco después fueron tomadas todas las estaciones del país. Los choques entre el ejército y los huelguistas se hicieron frecuentes en todo el país, en la ciudad de México todos los locales sindicales fueron ocupados, al igual que los de todo el país y miles de ferrocarrileros fueron llevados al Campo Militar Número 1, a la vez que se extendía la represión contra los petroleros, telefonistas y maestros. A las 18:25 horas del mismo día 28 de marzo, Demetrio Vallejo fue aprehendido junto con otros líderes del movimiento que se encontraban con él.

De la aprehensión de Vallejo siguió la de Valentín Campa, que activamente participó en el movimiento ferrocarrilero, y quien no pudo ser aprehendido sino hasta el 19 de mayo de 1960. Durante los días de la semana santa de 1959, los de mayor represión, los ferrocarrileros internados en el Hospital Colonia, en un acto de solidaridad con el movimiento rielero que encabezó Vallejo se declararon en huelga de hambre, tres días después todos los enfermos vallejistas fueron "dados de alta". Pretendiendo justificar el gastado pretexto de "la conjura comunista" con el que buscaba justificar el virtual estado de sitio del país, el Gobierno mexicano promovió la expulsión del país del agregado militar y naval y del segundo secretario de la embajada de la Unión Soviética en México, sin guardar las normas diplomáticas y en evidente ofensa al pueblo soviético, a fin de cumplir servilmente los consejos Gobierno norteamericano. Una vez que el movimiento ferrocarrilero estaba perdido la represión y la persecución de ferrocarrileros se extendió por todo el país; pronto se comenzó a perseguir a los líderes del Partido de Obreros y Campesinos de México, Alberto Lumbreras y Miguel Arocha Parra, así como al secretario

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

del Partido Comunista Mexicano, Dionisio Encinas, e inclusive al muralista David Alfaro Siqueiros, que participaron activamente en el movimiento obrero que acababa de ser duramente aplastado por la fuerza pública. En grotescas parodias procesales fueron juzgados los dirigentes del movimiento ferroviario, contraviniendo disposiciones del Código de Procedimientos Penales y con ello las garantías constitucionales del principio de legalidad a que tienen derecho los procesados, con la consigna de ser condenados, aún con insuficientes medios de prueba y hasta careciendo de ellos.

Los ferrocarrileros, sin embargo se mantenían firmes y sin regresar al trabajo, a pesar de los despidos, las persecuciones, las inconstitucionales incomunicaciones en los separos y en el Campo Militar Número 1, e inclusive del 28 de marzo al 3 de abril de 1959, todavía intentaron organizar la resistencia, encontrando apoyo con grupos simpatizantes en el Partido Comunista Mexicano, el Partido de Obreros y Campesinos de México, el Partido Popular (que más adelante se conocería como Partido Popular Socialista), e inclusive del Partido Acción Nacional y de la Unión Nacional Sinarquista; estudiantes y maestros de la UNAM realizaron mítines de apoyo a los ferroviarios, en la Normal Superior se realizaron paros de labores, el 2 de abril los maestros del Distrito Federal también suspendieron labores, en Tierra Blanca, Veracruz los campesinos manifestaron su apoyo a los rieleros, y también en Guadalajara los Sindicatos del Cemento y de Panaderos. El Gobierno por su parte continuó esforzándose por aplastar el movimiento, intensificando las persecuciones de ferroviarios, integrando averiguaciones previas sin elementos suficientes, manipulando la información por medio de la prensa mediatizada, utilizando incluso el tiempo de "La Hora Nacional" por radio y televisión para hacer ver a la huelga ferrocarrilera como inconstitucional, el periódico Excelsior recomendaba capacitar a los conscriptos para el manejo de la telegrafía, de las instalaciones telefónicas y en el manejo de trenes para "servir a México" y crear así una generación de esquirols para romper las huelgas de sus padres, que afortunadamente no se siguió. Incluso elementos del ejército sacaban por la fuerza a punta de bayoneta de sus domicilios a los trenistas para obligarlos a mover trenes bajo vigilancia, sin que todas estas medidas funcionaran pues el servicio ferroviario en todo el país no se normalizaba.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Incluso ya sofocado el movimiento el Gobierno comenzó a reinstalar el charrismo sindical nuevamente, cuando la Gerencia de los Ferrocarriles Nacionales de México, a cargo de Benjamín Méndez nombró un "cuadrilátero" formado por los sindicalistas charros Eugenio Valle Aguirre, Rodolfo Valdés Gutiérrez, Manuel Santana Rico y Ausencio Silva Barroso, para "otorgarle" la representación de los ferroviarios, dicho "cuadrilátero", conocido por los rieleros como "los cuatro judas del sábado de gloria", por haber sido rota la huelga ferrocarrilera precisamente ése sábado de 1959, apoyados por el ejército y las policías, se instalaron en las oficinas centrales del Sindicato⁴⁶.

El día 3 de abril terminó, finalmente, la prueba de resistencia, ante la situación de terror por la barbarie generalizada en todo el país, cuando el Secretario de Organización del Sindicato rielero, en funciones de Secretario General, Gilberto Rojo Robles, desde el lugar en que se hallaba oculto dirigió un mensaje ordenando a los ferrocarrileros regresar al trabajo, con motivo de que la Presidencia de la República ofrecía respetar los derechos laborales de los huelguistas, con salarios caídos, el incremento del 16.66% sobre los \$215.00 reclamados y libertad a los aprehendidos. Los días 4 y 5 de abril la mayoría de los rieleros regresaron al trabajo, la huelga había ya terminado; pero nada de lo prometido por López Mateos se cumplió, los ferrocarrileros fueron nuevamente engañados, la represión se intensificó y Rojo Robles, que confió en la palabra de López Mateos fue aprehendido el 20 de junio de 1959. Rota la huelga de inmediato se terminó de instalar nuevamente al charrismo, el "cuadrilátero" formó comisiones representativas en todo el país para destituir a las representaciones sindicales locales, y para el 6 de abril convocó a una VII Convención General Extraordinaria del Sindicato, que desconoció al Comité Ejecutivo presidido por Vallejo y nombró un nuevo Comité, presidido por Alfredo Fabela; para el día 11 de abril el Departamento de Registro de Asociaciones de la Secretaría del Trabajo reconoció oficialmente al nuevo Comité Ejecutivo Nacional del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana; quedando en vigor nuevamente los mecanismos de control obrero abolidos

⁴⁶ *Ibid.*

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

brevemente por la insurgencia ferroviaria, y recuperados por el Gobierno que tanto le ha interesado mantener a toda costa el control sindical como un instrumento de dominación política mediante la imposición de líderes sindicales incapaces de representar legítimamente a los trabajadores. Sobra decir que el Sindicato ferrocarrilero desde entonces y hasta la actualidad padece del peor control charro, siempre al servicio del Gobierno Federal en turno y de la Empresa, que el organismo sindical dejó desde entonces de representar de facto a los trabajadores, quienes desde entonces han tomado en sus manos y por su cuenta el manejo de sus propios intereses, a través de su única vía legal, las innumerables demandas presentadas ante la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje.

Según informaba la Procuraduría General de la República en abril de 1959, de los 3,039 detenidos en todo el país con motivo de los disturbios ocurridos por la huelga ferrocarrilera, habían sido puestos en libertad con las reservas de ley 2,600 trabajadores, permaneciendo detenidos 439 líderes. Quedaron formalmente presos 68 dirigentes como inculcados de los delitos de disolución social, ataques a las vías generales de comunicación y delitos contra la economía. Demetrio Vallejo, Valentín Campa y otros dirigentes permanecieron en prisión varios años. Fue hasta después de que el movimiento estudiantil de 1968 fuera reprimido, y en el que los estudiantes, entre otras consignas que reclamaron, salieron a la calle a demandar la libertad de Vallejo y de los otros presos políticos, además de exigir la derogación de los artículos 145 y 145 bis del Código Penal para el Distrito Federal que entonces también era de aplicación Federal, cuando se consiguió que en 1970 fuera derogado el delito de disolución social por iniciativa del presidente Gustavo Díaz Ordaz a fin de disminuir un poco el enorme descontento popular por la masacre contra los estudiantes en Tlatelolco, cuando Vallejo y Campa obtuvieron su libertad formalmente el 29 de julio de 1970. Vallejo había permanecido en la cárcel 11 años, 4 meses y 1 día, y Campa 10 años 2 meses y 10 días. Al salir de prisión, ambos se incorporaron de inmediato a las actividades sindicales con los ferrocarrileros; Demetrio Vallejo ya en libertad, fue después diputado federal apoyado por la izquierda, y de 1982 a 1985 dirigió la lucha de los trabajadores de la empresa Refrescos Pascual, que culminó con la formación de la Sociedad Cooperativa de Trabajadores de Pascual, S.C.L.; murió el

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

25 de diciembre de 1985. Valentín Campa, después de obtener su libertad continuó sus actividades con los comunistas, en 1976 fue candidato a la presidencia de la República por el Partido Comunista Mexicano, que al no tener registro oficial, contendió como candidato independiente, posteriormente fue diputado federal por el Partido Socialista Unificado de México; murió el 25 de noviembre de 1999 a los 95 años de edad.

En los años siguientes a 1959, ya con el control sindical recuperado por el Gobierno y sin el temor de nuevas huelgas, las disposiciones estatutarias del Sindicato ferrocarrilero fueron gradualmente derogadas por los charros, así como diversas cláusulas del Contrato Colectivo de Trabajo pactadas por la dirigencia insurgente, fueron igualmente suprimidas por los charros sindicales. Con la situación ya en "orden", el Gobierno de López Mateos continuó el proceso de incorporación de las vías férreas a las líneas nacionales, incorporando en 1960 al Ferrocarril Mexicano en los Ferrocarriles Nacionales de México. En 1961 se concluyó la línea Ojinaga-Topolobampo, en el Ferrocarril Chihuahua al Pacífico, después de que la burguesía norteamericana se oponía abiertamente, exigiendo estudios y más estudios con el pretexto de las dificultades técnicas, sin que hasta entonces ningún Gobierno surgido de la Revolución Mexicana concluyera el trazo correspondiente a la Sierra Madre Occidental, a pesar de que los estudios concluían en la urgencia de terminar esta ruta preferentemente a cualquier otra. Las razones de la oposición del capital norteamericano básicamente eran para evitar una competencia en el transporte de flete con los ferrocarriles norteamericanos hacia la bahía de San Francisco y demás puertos norteamericanos y canadienses del oeste, pues la línea Ojinaga-Topolobampo abatía los costos del transporte de flete nacional y norteamericano e incrementaba el comercio con los países del oriente comunicando al país a través del Océano Pacífico. Fue hasta el Gobierno de López Mateos que se pudo concluir la construcción de la línea, interrumpida desde los años de la dictadura de Porfirio Díaz; sin embargo, el hecho de que ahora el capital norteamericano presionase para evitar el acondicionamiento y modernización del puerto de Topolobampo, redujo a este Ferrocarril a la condición de un mero ferrocarril panorámico, usado sólo por turistas que quieran contemplar las bellezas de la Barranca del Cobre, de la Sierra Madre Occidental y de la

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Sierra Tarahumara de Chihuahua, sin que sea explotada la línea para el necesario transporte de flete de la región. Además de que durante la construcción, a pesar de que la Secretaría de Comunicaciones propuso la adopción del sistema europeo empleado en Los Alpes para utilizarlo en la Sierra Madre Occidental; los banqueros que financiaban la obra se opusieron, negando el financiamiento si no se utilizaba el sistema norteamericano, ante la posibilidad de que se empleara material y equipo europeo, por lo que la línea se tuvo que terminar con el obsoleto equipo norteamericano, inadecuado para un país de cordilleras como el nuestro; aunque posteriormente la Secretaría de Comunicaciones pudo implantar algunas modalidades europeas en este Ferrocarril. Para 1964, al concluir el período de gobierno de López Mateos, el proceso de integración de los ferrocarriles mexicanos había avanzado considerablemente, contando los Ferrocarriles Nacionales de México con el mayor número de vías férreas, las principales del país, que comprendían el 71.4% del total de kilómetros de vías férreas del país, y las otras nueve empresas, en su mayoría con capital mexicano o con participación estatal mayoritaria y administradas por el Gobierno Federal, administraban líneas menores (ver al final de este trabajo la tabla que se acompaña como Anexo 3).

Durante el sexenio de Gustavo Díaz Ordaz se incrementó el proceso de integración de las líneas férreas; en 1965 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes tomó el Ferrocarril de Nacozari, de 123 kilómetros, después de que la filial de la empresa norteamericana *Southern Pacific Co.* renunciara a la concesión; y para 1967 este Ferrocarril quedó comunicado con el Ferrocarril del Pacífico, al concluir el ramal Naco-Agua Prieta en Sonora, incorporándose el Ferrocarril de Nacozari al del Pacífico al año siguiente. En este mismo año de 1968 a través de la fusión de los Ferrocarriles del Sureste y de los Unidos de Yucatán, se creó la empresa de los Ferrocarriles Unidos del Sureste, S.A. de C.V.; y se consiguió finalmente la total dieselización de los Ferrocarriles Nacionales de México, al concluir la modernización de su fuerza tractiva y sustituir todas las obsoletas locomotoras a vapor por el moderno equipo diesel. En 1970 la reestructuración de las líneas consigue acortar en 66 kilómetros la línea México-Nuevo Laredo a través de tramo Viborilla - Villa de Reyes, de los estados de Querétaro a San

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Luis Potosí; el Ferrocarril de Coahuila y Zacatecas se incorporó a los Ferrocarriles Nacionales de México, y mediante un pago simbólico, el último Ferrocarril en manos extranjeras, el Tijuana-Tecate, de Baja California, pasó al dominio de la nación, incorporándose al Ferrocarril de Sonora-Baja California, administrado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Poco a poco, pues, la red ferroviaria quedó integrada a los Ferrocarriles Nacionales de México.

Sin embargo, la actividad sindical de los ferroviarios quedó totalmente relajada desde el fracaso del movimiento encabezado por Vallejo en 1958-1959; las prestaciones reclamadas fueron conquistadas posteriormente en las subsecuentes revisiones contractuales, como una forma de tranquilizar el descontento de los trabajadores; así con posterioridad obtuvieron los incrementos salariales, consiguieron que todos los dependientes económicos de los trabajadores, incluso fuera de los matrimonios, pudieran gozar del servicio médico y de medicinas que proporcionaba la empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México a través de los Hospitales Colonia, además de construirse las viviendas para los ferroviarios; sin embargo la lucha abierta por las conquistas obreras dejó de ser la regla a seguir, los líderes sindicales charros optaron por la negociación con la Empresa a espaldas de los trabajadores en lugar de la representación y dirección de luchas obreras. Los trabajadores ferrocarrileros fueron poco después incorporados al Partido Revolucionario Institucional (PRI), entonces el partido oficial, y desde entonces los líderes espurios que desde la represión al movimiento de Vallejo en 1959 y hasta la actualidad padecen los ferrocarrileros, como premio a su docilidad han obtenido curules en la Cámara de Diputados y escaños en el Senado de la República, por medio del que fuera el partido oficial, desde luego. Después de las huelgas de 1958-1959, a diferencia de la situación de los trabajadores en activo, la situación de los jubilados no tuvo mejorías de consideración, permaneciendo sus pensiones estranguladas contractualmente por medio de topes máximos notoriamente inferiores a sus salarios como activos, aunque es también en estos años cuando de manera aislada y por medio algunas veces de demandas ante la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje que los jubilados consiguen, ya por vía conciliatoria o por procesos laborales en arbitraje de la Junta,

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

incrementar en muchos casos las pensiones jubilatorias, dejando con ello los primeros precedentes en beneficio de todos los ferrocarrileros jubilados de obtener pensiones superiores a los topes contractuales. En los años siguientes, a falta de una legítima representación sindical serían los propios trabajadores quienes decidirían defender sus derechos por su cuenta a través de la Junta de Conciliación y Arbitraje, sin contar con el apoyo sindical, ya mediatizado y con intereses creados con la Empresa y los Gobiernos en turno.

5.- LOS ÚLTIMOS AÑOS.

A partir de 1970, los Gobiernos Federales que sucedieron intensificaron la unificación de todas las líneas ferroviarias hasta quedar comprendidas, en 1985, todas las vías férreas y actividades relacionadas con el servicio ferroviario, dentro del gigante en que se convirtieron los Ferrocarriles Nacionales de México. Sin embargo la enorme corrupción que prevaleció al interior de la Empresa y del Sindicato, llevó a la primera a la constante operación con déficit resultado muchas veces de innumerables fraudes, y al segundo a ser un organismo no de representación obrera sino de control y mediatización; además de que, la nueva política económica, de corte neoliberal, llevó a modificar en 1995 el artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos para que se dejara de considerar a la industria ferrocarrilera como estratégica, y permitir la participación del sector privado, pero que facilitó su privatización, la que se realizó en dos años, de 1997 a 1999. La medida evidentemente lesionó los intereses obreros, al perder los ferrocarrileros sus principales derechos contractuales, además de ser indemnizados y jubilados a la fuerza al haber sido concluidas sus relaciones de trabajo contra su voluntad, y con el consentimiento del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, un Sindicato mediatizado desde el fracaso de las huelgas ferrocarrileras de 1958-1959, y con dirigentes serviles al Gobierno Federal y a la Empresa, que desde luego no representaban los intereses de los trabajadores y que facilitaron el proceso de "desincorporación" de los ferrocarriles, dejándolos en manos de la iniciativa privada,

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

además de facilitar la desocupación de más de cien mil ferrocarrileros, que desorganizados y divididos, no representaron una oposición seria a los procesos de licitación que llevarían de facto a las pérdidas de sus trabajos.

Para el año de 1970, se había avanzado considerablemente en la integración del sistema ferroviario mexicano, aunque éste todavía se encontraba fragmentado en cinco empresas: Ferrocarriles Nacionales de México, Ferrocarril del Pacífico, Ferrocarril Chihuahua al Pacífico, Ferrocarriles Unidos del Sureste y Ferrocarril Sonora-Baja California, administrados la mayoría por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Pero en 1972 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes dejó de administrar empresas ferrocarrileras, creando la empresa Ferrocarril Sonora-Baja California, S.A. de C.V., ya como una empresa privada, una sociedad anónima de capital variable y desincorporando todos los bienes muebles e inmuebles de dicha empresa del dominio federal. Por otro lado, se trató de mejorar las condiciones operación de los ferrocarriles y su desastrosa situación financiera que ya estaba financieramente en desventaja frente al autotransporte, al que desde mediados del siglo XX se le dio una indebida y exagerada preferencia en detrimento de los ferrocarriles; sólo los Ferrocarriles Nacionales de México tuvieron en 1971 pérdidas por \$1,890 millones de pesos, y un coeficiente de explotación (el porcentaje de los ingresos brutos absorbidos por los gastos de explotación) del 169.1%, esto es, en un enorme déficit. Era común señalar que la causa del crónico deterioro financiero de los ferrocarriles se debía a que se consideraba a los ferrocarriles como "un servicio social de interés público", con la obligación de "proveer transporte económico y eficiente desde el punto de vista social, y no ofrecer un servicio con fines de lucro"⁴⁷, además de que el hecho de que los ferrocarriles fueran nacionalizados cerró el interés de la inversión privada; pero en realidad las verdaderas causas del crónico desequilibrio financiero de los ferrocarriles mexicanos están principalmente en el inadecuado trazo de las líneas que desde su origen no atendió las necesidades del país, además del ya viejo problema del pésimo sistema de tarifas que ha tendido a proteger intereses de las grandes industrias,

⁴⁷ Sergio ORTIZ HERNÁN, *ob. cit.*, pp. 235-236.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

principalmente la minera, en detrimento de los mismos ferrocarriles, con tarifas absurdas que no cubren ni siquiera los gastos de explotación del transporte del flete, además de factores de ineficiencia y desorganización interna originados principalmente por la corrupción de los encargados de administrar las líneas nacionales, el continuo deterioro del equipo ferroviario que tardaba en ser reemplazado, y de la inadecuada regulación para el trabajo ferrocarrilero.

En tales circunstancias, y tratando de mejorar las condiciones de operación de los ferrocarriles, de 1970 a 1973 el entonces gerente de los Ferrocarriles Nacionales de México, Víctor Manuel Villaseñor, con una gran visión que es justo reconocerle, implantó diversas medidas para mejorar el servicio ferroviario, implantando en la Empresa la comunicación mediante microondas, pues hasta entonces la comunicación se realizaba como en los tiempos del vapor, con comunicaciones alámbricas a través de la vieja telefonía selectiva; la operación de trenes también fue modificada, pues hasta entonces al no existir una planeación adecuada para el manejo de carga, los trenes seguían deteniéndose en localidades donde antes se daba servicio a las locomotoras a vapor, pese a que las máquinas diesel ya no lo requerían; se modificó el loteo de carros para agilizar las maniobras de patio, se rehabilitaron vías, talleres e instalaciones, se incrementó la capacitación del personal, se vigiló el patrimonio de los Ferrocarriles Nacionales, prohibiendo la enajenación de terrenos de su propiedad, deteniendo las ventas ilegales que se habían dado sin previa desincorporación del dominio público; y además en una prudente y sabia determinación, para adquirir nueva fuerza tractiva para los Ferrocarriles, decidió consultar directamente a quienes usarían las nuevas locomotoras cuál equipo era más conveniente comprar, así en reunión del gerente Villaseñor con los trabajadores, los maquinistas, se tomó la decisión de adquirir el lote de locomotoras diesel de la empresa norteamericana *General Motors Co.*, por ser la que a criterio de los trabajadores habían dado mejor funcionamiento y servicio.

Sin embargo, la administración de Villaseñor se vió frecuentemente entorpecida por los frecuentes conflictos que tuvo que enfrentar con un grupo inconforme

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

dentro de la Empresa, dirigido por Luis Gómez Z., el viejo dirigente sindical espurio que ocupó la Secretaría General del Sindicato ferrocarrilero primero en el período de 1946 a 1948, y después como premio a su servilismo a la Empresa y al Gobierno Federal para facilitar la represión al movimiento vallejeista de 1958-1959, nuevamente ocupó la Secretaría General del Sindicato durante el período de 1962 a 1968, es decir, dos trienios más; para 1970 ocupaba ya importantes cargos administrativos dentro de la Empresa y ambicionaba ocupar la gerencia, creyéndose con más y mejores derechos que cualquiera para el cargo, por lo que con apoyo de su facción al interior del Sindicato, el grupo "Héroe de Nacozari", se le facilitó la realización de actos de auténtico sabotaje que comprometían la administración de Villaseñor. Así, el 3 de diciembre de 1970 la serie de accidentes ferroviarios se inició con un choque en una estación de Guanajuato donde se destruyeron dos locomotoras, se volcaron cuatro carros, se descarrilaron otros y murió una persona, la causa fueron las órdenes de trenes deficientes; a fines del mismo año, el día 29, en la Terminal Valle de México, localizada en Tlalnepantla, Estado de México, ocho locomotoras "locas" fueron puestas en funcionamiento sin tripulante chocando unas con otras, y otras hundiéndose de frente en la fosa del taller de la Casa Redonda; las causas de los percances, en el caso de los choques, se debían a que los despachadores eran obligados por la gente de Gómez Z. a dar mal las órdenes de trenes para provocar los choques, y en el caso de las locomotoras "locas", se ponían en funcionamiento las máquinas en los talleres desde su parte inferior amarrando el "pedal del hombre muerto" (un dispositivo de seguridad de las locomotoras para hacer funcionar el freno en emergencias, y que cuando es amarrado no opera), también por gente de Gómez Z., las autoridades nunca aclararon las causas de ninguno de los siniestros que ocurrieron durante la administración de Villaseñor.

En ese mismo año de 1970, al ser derogado el delito de disolución social del Código Penal para el Distrito Federal y de aplicación Federal, y en consecuencia al salir de prisión Demetrio Vallejo y Valentín Campa el 29 de julio de 1970, de inmediato se incorporaron al movimiento ferrocarrilero; Campa se incorporó a una organización de ferrocarrileros denominada Consejo Nacional Ferrocarrilero para participar en las

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

elecciones para la Secretaría General del Sindicato, apoyando al candidato Norberto Vargas, en oposición a la planilla oficial, controlada por Gómez Z., y conformada por el grupo "Héroe de Nacozari"; a pesar de la enorme popularidad con que contó el Consejo Nacional Ferrocarrilero apoyado por Campa, el candidato del grupo "Héroe de Nacozari", Mariano Villanueva Molina, alias "El Capulina", fue impuesto por medio del voto manipulado, de coerción, cohecho y otras prácticas electorales con el apoyo del Gobierno Federal y de la Empresa. La práctica generó descontento entre los trabajadores, los que al incorporarse Vallejo a la actividad sindical en diciembre de 1970, de inmediato organizaron el apoyo y las manifestaciones de protesta contra el resultado de las elecciones, esperando recuperar las viejas glorias de 1958 y 1959; y de igual modo que en los años de las grandes huelgas ferrocarrileras, nuevamente fueron tomados por la fuerza los edificios sindicales en Matías Romero, Veracruz, y en Empalme, Sonora, pero las condiciones de 1970 ya no eran las mismas que en 1958 y 1959, y la práctica de la toma de los recintos sindicales generó violencia, muertos, encarcelamientos, despidos y fragmentó la oposición ferrocarrilera.

El sabotaje organizado por Gómez Z., el 29 de diciembre de 1970 con las locomotoras "locas" de la Terminal Valle de México, a la vez que sirvió para comprometer a la administración de Víctor Manuel Villaseñor en la Empresa, sirvió también para enviar nuevamente a prisión, el 30 de diciembre, a Vallejo y a Campa, responsabilizándolos del sabotaje junto con 21 ferrocarrileros más, a la vez que los ferrocarrileros democráticos fueran desalojados violentamente de los recintos sindicales que habían tomado por la fuerza, por parte del ejército y la policía. Sin embargo, al salir Vallejo de prisión en enero de 1971, conformó un grupo sindical opositor al "Héroe de Nacozari", la corriente sindical se denominó Movimiento Sindical Ferrocarrilero, y continuó con la práctica de la toma de edificios sindicales por la fuerza, estrategia que tuvo cierta eficacia hasta 1972, en que tuvieron en su poder las sedes sindicales de las secciones de Chihuahua, Matías Romero en Veracruz, y Monterrey, Nuevo León, entre otras, las cuales siempre fueron recuperadas violentamente por las fuerzas de represión oficiales. A partir de estos años como parte la lucha sindical de los grupos opositores

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ferrocarrileros, contaron también con publicaciones independientes para mantener informados a los trabajadores, como el periódico "El Rielero", que esporádicamente siguió publicándose con posterioridad.

Mientras, los sabotajes al interior de la Empresa por parte del grupo gomecetista "Héroe de Nacoziari" continuaron para presionar a Villaseñor para que renunciara; tal vez el mayor de dichos "accidentes" fue el ocurrido el 5 de octubre de 1972, cuando un tren formado por 2 locomotoras y 22 coches repletos de peregrinos que regresaban de una visita ritual de Real de Catorce, San Luis Potosí, de pronto se descarriló por exceso de velocidad y falla de los frenos, en las inmediaciones de Saltillo, Coahuila; más de 200 pasajeros murieron y cerca de mil resultaron heridos, muchos de ellos de gravedad y mutilados, sin que las autoridades nunca aclararan de manera definitiva las causas del "accidente" a pesar de que abundaron elementos para considerarlo como sabotaje, incluso muchos de los muertos fueron enterrados en el lugar del percance, entre los fierros retorcidos del tren sin haber sido previamente sacados, y la ruta de la vía troncal fue posteriormente cambiada; tiempo después entre los trabajadores, que son los que viven personalmente el drama de los accidentes ferroviarios, se supo que los coches utilizados en el tren no tenían frenos y además iban a los talleres de San Luis Potosí para reparación, incluso las ruedas presentaban un color azul debido a la fricción por rozamiento, y no obstante fueron tomados para el servicio de pasajeros; los maquinistas en su momento fueron culpados del accidente supuestamente por ebriedad y por llevar mujeres en las locomotoras (mujeres que nunca encontraron), y los médicos fueron obligados a reportar positivos diagnósticos de alcohol y *cannabis* (marihuana) en los estudios de sangre. Villaseñor renunció en mayo de 1973 y sus propósitos progresistas de mejorar el servicio ferroviario quedaron trunco; Gómez Z. le sucedió en la gerencia de los Ferrocarriles Nacionales de México y permaneció en el cargo hasta el 1° de diciembre de 1982⁴⁸, en un grotesco ejemplo de impunidad que evidentemente lesionó la efectividad de nuestro marco jurídico; después de todo el Gobierno de Echeverría consideró preferible sacrificar a

⁴⁸ Sergio ORTIZ HRNÁN, *Los Ferrocarriles de México, una Visión Social y Económica*, (México, Edición de los Ferrocarriles Nacionales de México, 1988), tomo II, pp. 270 y 271

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Villaseñor porque Gómez Z. era el único que podía enfrentar a Vallejo, y evitar así perder el control gubernamental hacia el Sindicato ferrocarrilero.

Siendo ya Gómez Z. gerente de la Empresa aprovechó la división interna de la oposición para imponer a Tomás Rangel Perales en la Secretaría General del Sindicato, el Movimiento Sindical Ferrocarrilero perdió fuerza al no poder proponer como candidato a Vallejo por no ser ferrocarrilero activo y cambiar su candidatura por la de Francisco Gómez Armijo; el Consejo Nacional Ferrocarrilero, la otra corriente opositora, se abstuvo de participar, y después de la contienda electoral el movimiento ferrocarrilero independiente, opositor al grupo Héroe de Nacozari, quedó sumamente debilitado. Sorprendentemente al ocupar Gómez Z. la gerencia de la Empresa, los "misteriosos accidentes" terminaron; Gómez Z. consiguió a partir de entonces el control absoluto de facto en la Empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México y también en el Sindicato ferrocarrilero, al imponer a su gusto a los dirigentes espurios que sirvieran a sus intereses; así durante los años en que Gómez Z. fue gerente de la Empresa, impuso mediante la ya tradicional manipulación de las elecciones en la Secretaría General del Sindicato a Tomás Rangel Perales por el período de 1974 a 1977, a Jesús Martínez Gortari de 1977 a 1980 y a Faustino Alba Zabala por el período de 1980 a 1983; quienes como era común en aquellos años, al igual que Gómez Z. en su tiempo, fueron en ocasiones diputados federales y en otras senadores, siempre como candidatos del Partido Revolucionario Institucional, el PRI, entonces el partido oficial.

En 1974 se creó la empresa Servicio de Coches Dormitorio y Conexos, como una sociedad anónima de capital variable encargada de atender los servicios de portería y restaurante en los coches *pullman* de pasajeros. En 1975, por primera vez en quince años se elevaron las tarifas de flete en los Ferrocarriles Nacionales de México, posteriormente, de 1976 a 1982 se realizaron otros aumentos en las tarifas, los que sin embargo fueron insuficientes e inferiores a los gastos de explotación, debido a la crisis económica de esos años que llevó a la devaluación de nuestra moneda y a la añeja costumbre de proteger intereses de los industriales, principalmente mineros, en detrimento

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

de los mismos ferrocarriles, a pesar de que los propios industriales manifestaban aceptar un incremento mayor si con ello mejoraba el servicio ferroviario. En 1976 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes dio a conocer un Plan Nacional de Transporte para intentar fortalecer el proceso de planeación ferroviaria, por lo que de 1978 a 1982 se rectificó el trazo de diferentes líneas y se empleó por primera vez en el tramo que da servicio a la Siderúrgica Lázaro Cárdenas – Las Truchas, en Michoacán, a una planta de Fertilizantes de México (FERTIMEX), al parque industrial de esa zona y a la zona urbana de Ciudad Lázaro Cárdenas, la técnica de la “vía elástica”⁴⁹, con durmientes mixtos formados de bloques de concreto y unidos por una barra de acero donde se montan los rieles mediante una placa de caucho que protege a la vía de las dilataciones y contracciones metálicas por los cambios de temperatura. Se comenzó a emplear en las comunicaciones de las principales terminales y estaciones el sistema de ultra alta frecuencia (UHF), y se amplió el uso en el tráfico de trenes el sistema electrónico de semáforos denominado Control de Tráfico Centralizado (CTC).

En 1977 se unificó la administración de las cinco empresas ferroviarias que entonces existían, siendo designado el gerente de los Ferrocarriles Nacionales de México, Luis Gómez Z., director general y obteniendo así el total control en los ferrocarriles mexicanos. La situación financiera de los ferrocarriles continuó, sin embargo, reportando déficit, y ello además de las ya viejas causas, debido también a los frecuentes despilfarros de la administración. A pesar de que para 1978 varios técnicos afirmaron que México estaba ya en posibilidad de comenzar a construir locomotoras diesel consiguiendo la patente en Europa, y dejar así de depender de las constructoras norteamericanas, Gómez Z. nunca promovió la creación de una constructora de locomotoras, inclinándose por seguir dependiendo de las ensambladoras norteamericanas, principalmente de la *General Electric Co.*, con quien tenía intereses creados, que lo llevaron a devolver a la *General Motors Co.* varias locomotoras y emplear en su lugar las locomotoras de la referida competidora que frecuentemente reportaron fallas, sin considerar las protestas de los

⁴⁹ *Ibid.*, p. 272.

trabajadores a quienes se les culpaba por las demoras y deficiencias del servicio, además de rentar locomotoras de las empresas norteamericanas a precios sumamente elevados que representó enormes sangrías en las finanzas de los ferrocarriles mexicanos.

Con el equipo rodante los fraudes de la administración de Gómez Z. fueron de mayores dimensiones, llegando a rentar o comprar de empresas norteamericanas los carros de carga en un mercado atentado en contra de la Constructora de Carros de Ferrocarril de Ciudad Sahagún, Hidalgo, que incluso vendía furgones a los Estados Unidos; en aquellos años el exgerente Villaseñor manifestó públicamente a la prensa la corrupción existente con la compraventa de carros con veinte años de uso (su vida útil es de treinta años) de los Estados Unidos por medio de intermediarios a precio de unidades nuevas, obteniendo en cada operación los intermediarios en combinación con la gerencia de los Ferrocarriles Nacionales de México, una ganancia ilícita de 31,000 dólares, y sin que nunca se haya investigado nada sobre dichas operaciones que lesionaban la economía de los ferrocarriles mexicanos; de igual modo ocurría con la venta de los terrenos propiedad de los Ferrocarriles Nacionales de México, desde las irregulares ventas de los terrenos correspondientes a las estaciones de Buenavista y San Lázaro, que lesionaban los intereses de la nación, al realizarse sin previa desincorporación y a precios prácticamente simbólicos⁵⁰. Una de las más grandes malversaciones de la administración de Luis Gómez Z., fue tal vez la compra de un lote entero de locomotoras eléctricas, con motivo del programa de construcción y electrificación de la doble vía de la ciudad de México a Querétaro en que la adquisición de las locomotoras fue a un precio que resultaba muy superior al del mercado, comprándose las locomotoras eléctricas sin haber tendido previamente las catenarias, y por lo tanto sin que existiera previamente en México una vía electrificada, las locomotoras permanecieron olvidadas en almacenes del desierto de Las Salinas, en San Luis Potosí, perdiendo veinte años de sus treinta de vida útil, pues no hubo en México vía electrificada sino hasta principios de la década de los noventa cuando se tendió la catenaria de México a Querétaro durante el gobierno de Carlos Salinas de

⁵⁰ Luciano CEDILLO VÁZQUEZ, *ob. cit.*, pp. 119-128.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Gortari, con un único ferrocarril que nunca utilizó el lote entero de locomotoras eléctricas, las que se fueron vendidas finalmente a la India a vil precio, la vía eléctrica se utilizó unos cuantos años hasta que el Ferrocarril del Noreste, establecimiento que tenía bajo su control la línea México – Querétaro fue licitado y entregado a la iniciativa privada, la que no quiso el tren eléctrico por incosteable, perdiéndose la enorme inversión de la electrificación de la línea; actualmente la doble vía México – Querétaro emplea únicamente equipo diesel.

Para resolver la crisis de los ferrocarriles la Gerencia de Gómez Z. concertó un crédito con el Banco Mundial por 75 millones de dólares, Gómez Z. se comprometió a seguir las recomendaciones del organismo internacional de crédito para sanear las finanzas de la paraestatal y realizar economías al interior de la Empresa, recibiendo la orientación del bufete “*Tops on Line*”, cuyo plan de economías sólo comprendían sustancialmente un programa de reajustes de plazas con la cancelación de varias rutas ferroviarias⁵¹; el modo de sanear las finanzas de la Empresa, después de todo, seguía siendo el mismo que desde los años del Gobierno de Miguel Alemán e inclusive desde antes: los reajustes masivos. Así la gerencia de los Ferrocarriles Nacionales de México inició la cancelación de rutas ferroviarias secundarias y de los ramales que tenían que ver con el transporte de pasajeros, y además para no generar despidos ante las muestras de descontento, se improvisaron reacomodos de personal en todas las demás áreas de la Empresa. Las medidas sin embargo, no se produjeron sin ninguna resistencia, los trabajadores mostraron algunas acciones incipientes y parciales, como los telegrafistas que se reunieron en la ciudad de México el 10 de septiembre de 1974, para protestar por los reajustes que comenzaban en su especialidad, exigir un incremento salarial del 35% y una demanda contractual de \$700.00 mensuales, sin embargo esta incipiente agitación no pudo reunir a toda la oposición sindical de los ferroviarios, quienes divididos no representaron ningún problema para la revisión contractual de 1974 donde el Secretario Nacional, Tomás Rangel Perales obtuvo sólo \$272.15 contra los \$700.00 que demandaban los trabajadores. Ante el

⁵¹ Marco Antonio LEYVA PIÑA, *Poder y Dominación en Ferrocarriles Nacionales de México: 1970/1988*, (México, Universidad Autónoma Metropolitana, 1995), pp. 102 y ss.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

evidente fracaso de la disidencia ferrocarrilera por las divisiones internas, la disidencia sindical celebró alianzas entre los distintos grupos y creó el "Comité de Lucha por el Pago Íntegro de los Salarios", que aglutinó a la mayoría de las agrupaciones opositoras del Sindicato, y realizó intensas movilizaciones y mítines en todo el sistema ferroviario para extender el movimiento a la provincia; el Comité en 1975 se convirtió en "Coalición de Defensa de los Derechos Democráticos y Contractuales de los Ferrocarrileros", que se dedicó a denunciar públicamente violaciones al Contrato Colectivo de Trabajo, se opuso a los reajustes, a la política antiferrocarrilera y al control sindical por parte del Gobierno Federal y la dirigencia sindical espuria.

Sin embargo y a pesar del descontento de los trabajadores por las medidas de la empresa en no subir los salarios en la forma reclamada, en continuar con los reajustes de personal con el pretexto de una modernización que avanzaba en forma muy incipiente, y con las intenciones de las empresas ferrocarrileras de incorporar a los rieleros al Seguro Social disminuyendo con ello sus prestaciones contractuales; el movimiento opositor no lograba unificar a los trabajadores y sus acciones eran mínimas. Así aunque hubo mucho descontento, no se manifestó una considerable oposición cuando en 1976 fueron incorporados al Seguro Social contra su voluntad los trabajadores de los Ferrocarriles Sonora-Baja California, Chihuahua al Pacífico y Unidos del Sureste, aunque la situación propiciaba conflicto por acercarse las elecciones para Secretario Nacional del Sindicato ferrocarrilero. El Comité de Lucha por el Pago Integro de los Salarios participó en las elecciones sindicales para enfrentar al candidato de Gómez Z. y del grupo Héroe de Nacozari, Jesús Martínez Gortari, pero ante el problema de cada una de las corrientes sindicales opositoras orientó su acción en forma individual, no representaron mayor problema y tanto Gómez Z. como la dirigencia sindical espuria pudieron manipular tanto la revisión contractual de 1976 como las elecciones sindicales de ese año, para el trienio 1977-1980. Ante el fraude electoral y la derrota del Comité opositor, este quedó totalmente debilitado y próximo a desaparecer, por lo que sólo buscó posteriormente unos intentos efímeros de reunir a la oposición ferrocarrilera que no tuvieron mayor éxito.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

La movilización contra los reajustes siguió, aunque parcial y dispersa por los trabajadores de cada especialidad. Para 1980, las tres principales corrientes opositoras, el Consejo Nacional Ferrocarrilero, el Movimiento Sindical Ferrocarrilero y Acción Sindical, integran una Coalición Democrática Ferrocarrilera para participar en las elecciones sindicales para Secretario Nacional para el período 1980-1983, postulando a Humberto Viveros Ortiz como candidato, pero al igual que las elecciones pasadas, ante el debilitamiento de la oposición y la apatía de las bases ferrocarrileras, nuevamente triunfó el candidato del grupo Héroe de Nacozari, nombrado por Gómez Z., Faustino Alba Zabala, a pesar de la denuncia por fraude electoral de la oposición. Los incrementos salariales eran igualmente manipulados por la dirigencia sindical, así ante la oposición de los grupos disidentes que en 1980 demandaban un 50% de aumento salarial, por cuyo motivo integraron una Comisión Nacional Pro-Aumento del 50%; el secretario nacional del Sindicato Faustino Alba sólo aceptó el incremento salarial del 29.7%; por lo que ante tal fracaso la Comisión Pro-Aumento se disolvió, integrándose todavía un Frente Ferrocarrilero de Unidad y por la Democracia, que para principios de 1981, organizó las movilizaciones de protesta de los ferrocarrileros ante su inscripción al Seguro Social y contra la medida de Alba Zabala de incrementar al doble las cuotas sindicales que incluyó a jubilados, y que convirtió al Sindicato ferrocarrilero en la organización sindical cuya cuota era la más alta en el país.

Mientras tanto, la Empresa comenzó a requerir ampliar su fuerza tractiva como consecuencia de las condiciones internacionales de aquel momento. Durante 1980, como consecuencia de las diferencias que los Estados Unidos tenían con la Unión Soviética, como consecuencia de la guerra fría, que los llevaron a sabotear las olimpiadas de Moscú de ese año al no enviar a la delegación de deportistas norteamericanos, generalizó el conflicto también en el terreno económico y el grano norteamericano que se comercializaba en Europa del Este fue desviado a México, obligando a través de presiones financieras al gobierno mexicano a comprar el grano de los Estados Unidos en detrimento de la producción nacional; por lo que al ser transportado por ferrocarril todo el grano llevó a una sobreexplotación de los ferrocarriles mexicanos, en el que incluso frecuentemente se

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

saturaban los patios de recibo ferroviarios, y que hizo urgente la adquisición por parte de los ferrocarriles mexicanos de mayor fuerza tractiva para el transporte de flete. En tales condiciones la administración de Gómez Z. comenzó a adquirir locomotoras de los Estados Unidos; en esa época una empresa norteamericana estaba en huelga, huelga que se prolongó al no satisfacer las demandas de los trabajadores, evidentemente empeorando su situación financiera, la administración de Gómez Z adquirió en arrendamiento las locomotoras de la empresa en huelga, pagando por el arrendamiento de las locomotoras usadas que con frecuencia fallaban, cantidades que corresponderían a equipo nuevo, dañando una vez más las finanzas de los Ferrocarriles Nacionales; concluida la huelga en la empresa norteamericana ésta ya no se interesó en su fuerza tractiva rentada por obsoleta y por las enormes fallas y deficiencias de las locomotoras y se las vendió a los Ferrocarriles Nacionales de México al precio de un dólar por locomotora, después de todo, los empresarios norteamericanos habían obtenido fuertes ingresos durante la huelga a través de los arrendamientos celebrados con Gómez Z. En 1981, los Ferrocarriles Unidos del Sureste desaparecieron como empresa de participación estatal mayoritaria, sus líneas y propiedades fueron incorporadas a los Ferrocarriles Nacionales de México, favoreciendo el proceso de unificación de las líneas nacionales, pero en perjuicio de los trabajadores al serles reducidas sus prestaciones al ser incorporados como trabajadores de los Ferrocarriles Nacionales de México; y en 1982 las funciones de planeación, construcción y regulación ferroviarias fueron asignadas de manera única a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

También en 1981, el 30 de septiembre, Luis Gómez Z. fijó con el Instituto Mexicano del Seguro Social las bases para incorporar a los trabajadores ferrocarrileros al régimen del Seguro Social. Los ferrocarrileros, desde hacía varias décadas recibían atención médica y medicamentos por medio de los hospitales del conjunto Colonia, administrados por la Empresa, y desde hacía algunos años se buscaba incorporar a los ferrocarrileros al Seguro Social; el motivo principal de la marcada resistencia de los ferrocarrileros a ser inscritos ante el Instituto Mexicano del Seguro Social se debía a que los hospitales Colonia, que habían sido construidos con aportaciones de los trabajadores, y

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

que por lo tanto consideraban que eran de los ferrocarrileros, serían entregados al Instituto, con lo que la Empresa dejaría de otorgar la atención médica y medicinas a sus trabajadores, además de que se buscaba que el Instituto Mexicano del Seguro Social se hiciera cargo del pago de las jubilaciones, en una pésima interpretación de la Ley de la Institución, que llevó a equiparar la contractual figura de la jubilación con las pensiones del Seguro Social de naturaleza jurídica evidentemente distinta; y también porque en opinión de muchos rieleros, el servicio de los hospitales Colonia era mejor que el proporcionado por el Instituto Mexicano del Seguro Social, que entonces comenzaba a tener algo de mala fama por las deficiencias en el servicio, y que llevó a frecuentes protestas de los trabajadores desde 1973 para oponerse a su incorporación al Instituto, protestas que realizaban los trabajadores de manera independiente, ante el problema de padecer de un sindicato mediatizado que no representaría sus intereses; las protestas de los trabajadores al ser aisladas y sin una fuerte organización, no representaron mayor problema y finalmente el 29 de diciembre de 1981 el gerente de los Ferrocarriles Nacionales de México Luis Gómez Z., el secretario general del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana Faustino Alba Zabala y el director general del Instituto Mexicano del Seguro Social Arsenio Farell Cubillas, firmaron en presencia del presidente José López Portillo el Convenio General de Incorporación de los trabajadores de los Ferrocarriles Nacionales de México al Instituto Mexicano del Seguro Social.

Dicho convenio estableció la inscripción de los trabajadores dentro del grupo de cotización que les correspondiera, gozando de todas las prestaciones que otorga el Instituto en los términos de la Ley del Seguro Social, la Empresa se obligó a cubrir el total de las aportaciones al Instituto sin descontar ninguna cantidad a los trabajadores por concepto de la cuota obrera, además de obligarse la Empresa a pagar la totalidad de los seguros facultativos para los dependientes económicos de los trabajadores que no están contemplados en la Ley del Seguro Social, a fin de que pudieran gozar del servicio médico y de medicinas que hasta entonces les otorgaba la Empresa, además de que la Empresa continuó obligándose a cubrir todas las prestaciones contractuales en especie y en dinero no contempladas en la Ley del Seguro Social, pues el Contrato Colectivo de Trabajo

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

contempló entonces y hasta el último pactado para el período 1998-2000 diversos riesgos profesionales para cada especialidad que no estaban comprendidos en las tablas de enfermedades de trabajo y de incapacidades permanentes de los artículos 513 y 514 de la Ley Federal del Trabajo; la Empresa se obligó también a cubrir al momento de la inscripción de sus trabajadores ante el Instituto las cantidades correspondientes hasta 150 cotizaciones si tenían laborando en la Empresa los trabajadores más de 150 semanas, o el número real de cotizaciones que tuvieran los trabajadores si tenían menos de las 150 semanas trabajando para la Empresa, a fin de que los trabajadores al momento de su inscripción y sus beneficiarios pudieran gozar de las pensiones por muerte o invalidez en su caso. Sin embargo, el referido convenio estableció que cuando un trabajador reuniera los requisitos para ser jubilado y para recibir alguna pensión del Instituto, la Empresa sólo cubriría la diferencia entre la pensión del Seguro Social y la jubilación que otorga la Empresa, lo que llevó a numerosos juicios laborales por parte de los jubilados ante la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, y posteriormente a los respectivos juicios de amparo siempre que la Junta siguiera el criterio establecido en el Convenio de Incorporación, hasta que en 1986 la Cuarta Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación determinó en una jurisprudencia que los ferrocarrileros tienen derecho a recibir íntegra la jubilación, independientemente de las pensiones que otorgue el Instituto por ser prestaciones de distinta naturaleza, y porque la jubilación al ser contractual no podía ser desconocida ni reducida por la Empresa patronal; el convenio, sin embargo nunca fue modificado para corregir tal deficiencia.

En tales condiciones los trabajadores de los Ferrocarriles Nacionales de México fueron inscritos al Instituto Mexicano del Seguro Social el día 1° de enero de 1982; el Contrato Colectivo de Trabajo fue adecuado a esta nueva situación de los trabajadores ya inscritos en el Seguro Social, en la revisión contractual de 1982. Aunque pasados los años puede verse como un beneficio la inscripción de los ferrocarrileros al Seguro Social, en tanto que antes de su inscripción sólo recibían el beneficio de la jubilación y las indemnizaciones por riesgo profesional, y con posterioridad a su inscripción podían ya gozar, además de la jubilación, de las pensiones que otorga el

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Instituto, dejó además, sin embargo abierto el problema de los ferrocarrileros jubilados antes del 1° de enero de 1982, problema que aún subsiste en la actualidad. El Convenio General de Incorporación estableció en su cláusula Décima primera que la Empresa y el Instituto realizarían estudios para analizar las alternativas que hicieran posible que el personal jubilado a la fecha de celebración del Convenio, pudiera derivar del Instituto las pensiones que disfrutaban (pretendiendo equiparar nuevamente la jubilación con las pensiones del Seguro Social) y estar en posibilidad de que sus dependientes económicos pudieran gozar de pensiones de viudez, orfandad y ascendentes; estudios que al parecer nunca se realizaron, dejando a todos los jubilados con anterioridad a 1982 fuera del Instituto Mexicano del Seguro Social; posteriormente la Empresa realizó inscripciones en seguros facultativos para que estos jubilados pudieran tener servicio médico y medicinas del Instituto, pero dicho seguro facultativo no los posibilita a recibir alguna pensión, situación que a pesar de que generó innumerables protestas de los jubilados desde 1982 y hasta la actualidad, el problema no ha sido resuelto y tiene por lo tanto plena vigencia. Recientemente el expresidente López Portillo manifestó a los medios masivos de comunicación que su Gobierno sí destinó también una partida para la inscripción de éstos jubilados ante el Instituto Mexicano del Seguro Social, por lo que, de ser cierto, si el Instituto nunca recibió dicha cantidad, el dinero puede suponerse que sólo llegó hasta la Administración de los Ferrocarriles, dirigida entonces por Luis Gómez Z., siendo preciso señalar que nunca se realizó ninguna investigación o auditoría que pudiera arrojar algún indicio del destino de dicha partida. Casi veinte años después, el Congreso de la Unión decidió empezar a corregir el "error", destinando desde fines de 1999 partidas del presupuesto para la inscripción de los ferrocarrileros jubilados antes de 1982 al Instituto Mexicano del Seguro Social, partidas que sin embargo han resultado insuficientes, por lo que el dinero se les ha entregado a los jubilados en forma de pago único, de cualquier modo, esto ya ha sido un antecedente de la intención de los legisladores de no dejar desprotegidos a estos jubilados. Más aún, en diciembre del año 2001, al ser reformada la Ley del Seguro Social, se incluyó en su artículo transitorio Vigésimo Cuarto, que el Instituto deberá reconocerles su carácter de pensionados, destinando una cantidad anual para cada jubilado para el pago mensual de una pensión, pero que debe pagar la Secretaría

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

de Comunicaciones y Transportes, no el Instituto Mexicano del Seguro Social, y además, al no tener contemplado el mínimo de cotizaciones para ser pensionados por el Instituto, no pueden en caso de fallecimiento derivar sus dependientes económicos ninguna pensión por viudez u orfandad; la medida, sin embargo, representa un avance significativo a favor de estos ferrocarrileros jubilados antes de 1982, para que se les reconozca su derecho a gozar de los beneficios de la seguridad social, de los que ya comienzan a gozar en una mínima parte.

La escasa pero insistente movilización de los trabajadores ferrocarrileros, llevó a que en 1982 se gestara en la sección 19 del Sindicato en Monterrey un movimiento organizado por un Comité Democrático Ferrocarrilero Teodoro Larrey, que incluyó a los ferrocarrileros de todas las corrientes opositoras, y que los llevó a participar en las elecciones sindicales de octubre de ese año, naciendo así la planilla plural "Teodoro Larrey", pero el hecho de que la planilla del grupo Héroe de Nacozari nuevamente impusiera por medio de fraude electoral a Jorge Oropeza como secretario nacional del Sindicato, desencadenó el enfrentamiento entre los grupos contendientes, hubo un muerto y muchos ferrocarrileros enviados a prisión. Ante el autoritarismo del grupo Héroe de Nacozari, controlado por Gómez Z. aún cuando ya no era director de los Ferrocarriles; la imposibilidad de romper con los incrementos salariales mínimos pactados por la dirigencia charra con la Empresa y la continuación de los reajustes de plazas, seguía siendo urgente la unidad de los grupos de oposición sindical, así el Frente Ferrocarrilero de Unidad y por la Democracia y el Movimiento Sindical Ferrocarrilero se unificaron en 1984 para formar una nueva agrupación, el Movimiento Ferrocarrilero Democrático, que sin embargo, no logró aglutinar a toda la oposición sindical.

En 1983 el artículo 28 Constitucional fue modificado y adicionado para reconocer el carácter estratégico de los ferrocarriles, como una función exclusiva del Estado. Y el 14 de enero de 1985 fue publicada en el Diario Oficial de la Federación la Ley Orgánica de Ferrocarriles Nacionales de México, que entró en vigor al día siguiente y abrogó la Ley anterior de 1948; conforme a esta Ley Orgánica que estuvo vigente hasta el

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

día 4 de junio de 2001, en que fue abrogada, el Consejo de Administración era presidido por el Secretario de Comunicaciones y Transportes y se integraba por representantes del Gobierno Federal, del Sindicato ferrocarrilero y de las organizaciones de usuarios del servicio. En estos años, a la vez que se comenzaban a suscribir convenios con la Federación para sanear las finanzas de los Ferrocarriles Nacionales de México, se mejoraron las comunicaciones de la Empresa, mediante el sistema de comunicaciones por señales de muy alta frecuencia (VHF) y de ultra alta frecuencia (UHF), además de que se hicieron relocalizaciones en la línea del antiguo Ferrocarril Mexicano, de la ciudad de México a Veracruz, en la parte de mayores pendientes y grados de curvatura, y entró en servicio en dicha línea el nuevo puente Metlac. En 1986 comenzó el servicio de pasajeros en la doble vía de México a Querétaro que se buscaba electrificar para usar las locomotoras eléctricas que adquirió la administración de Gómez Z., la electrificación de la doble vía no llegó y el servicio se daba en trenes remozados con tracción a diesel. Finalmente el proceso de integración de las líneas ferroviarias mexicanas quedó concluido cuando mediante una iniciativa del presidente Miguel de la Madrid, por decreto del 6 de noviembre de 1986, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 7 de noviembre del mismo año y que entró en vigor al día siguiente, se procedió a la terminación anticipada de las concesiones para explotar el transporte público ferroviario de las empresas que aún existían de manera independiente a los Ferrocarriles Nacionales de México, las empresas *Ferrocarril del Pacífico, S.A. de C.V.*, *Ferrocarril de Chihuahua al Pacífico, S.A. de C.V.*, *Ferrocarril Sonora-Baja California, S.A. de C.V.* y *Servicio de Coches Dormitorio y Conexos, S.A. de C.V.*, revirtiéndose a la nación las propiedades de las empresas mencionadas para ser transmitidas a título gratuito a los Ferrocarriles Nacionales de México, disolviéndose y liquidándose las demás empresas de participación estatal mayoritaria; los Ferrocarriles Nacionales de México quedaron como un gigante, el único organismo encargado de todo el sistema ferroviario mexicano en una sola unidad administrativa.

El programa de modernización ferrocarrilera puesto en marcha por el Gobierno de Miguel de la Madrid a partir de 1983, obedeció principalmente a la necesidad

de mayor rentabilidad y productividad de la Empresa, lo que en cierta medida se consiguió a lo largo del sexenio; el Movimiento Ferrocarrilero Democrático, la única corriente sindical que subsistía con relativa fuerza entre la disidencia sindical se oponía al programa de modernización ante la posibilidad de que se tratara de disfrazar reajustes de personal y se buscara la desarticulación de la resistencia ferrocarrilera; sin embargo, tal resistencia era esporádica, aislada, y no representó mayor problema para el Gobierno Federal. Y aunque el programa de modernización era impuesto a los trabajadores, éste era aceptado en su mayoría sin resistencia relevante pues se acompañaba de incrementos y mejoras salariales que no se habían podido obtener de la lucha sindical; de esta manera se minó la posibilidad de conformar un movimiento ferrocarrilero independiente. Y así, con una oposición débil, el grupo Héroe de Nacozari pudo manipular las elecciones sindicales para imponer a su candidato en la Secretaría Nacional del Sindicato, Jorge Peralta Vargas, para el período 1986-1989, aunque de dicho proceso se formó también una nueva corriente sindical independiente, el grupo Renovación Sindical, que a pesar de sus intentos de integrar junto con el grupo Movimiento Ferrocarrilero Democrático a todas las corrientes sindicales de oposición por medio de movilizaciones por todo el sistema ferroviario, no lograron nunca aglutinar a todos los ferrocarrileros ni levantar un descontento generalizado, ante la contundencia de los incrementos salariales que podían más que las ideologías de la oposición.

Con motivo de la contienda electoral para dirigente sindical en 1986 se formó también otro grupo opositor, llamado la "Planilla Verde", que tuvo como candidato a Vicente Valencia, y que durante la campaña, a pesar de que los charros del grupo Héroe de Nacozari no permitieron que los grupos opositores utilizaran los locales sindicales para sus campañas, contó este grupo Planilla Verde con el apoyo de otros sindicatos de trabajadores, como el Sindicato Único de Trabajadores de Autotransporte Urbano de Pasajeros Ruta 100 (SUTAUR 100); durante la campaña de la Planilla Verde se hicieron públicas muchas denuncias contra Jorge Peralta Vargas, el candidato del grupo Héroe de Nacozari, como el que durante su gestión como gerente de la Cooperativa Única Ferrocarrilera, S.C.L., sociedad dependiente del Sindicato ferrocarrilero que se encargaba

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

de vender mercancías a los miembros del Sindicato, y cuyo cargo ocupó Peralta de 1977 a 1982, se cometieran fraudes a los trabajadores con la elevación de los precios de los productos y la desaparición de la mercancía, a tal grado que la cooperativa quebró y tuvo que desaparecer en 1982; e inclusive se dio a conocer que Jorge Peralta fue procesado y sentenciado en Veracruz por homicidio calificado, estando en prisión de 1961 a 1968, y que por lo tanto no podía aspirar a la Secretaría Nacional del Sindicato por prohibir los estatutos que aspire al cargo un trabajador que ha sido procesado y sentenciado por delito que mereciera pena corporal, entre otros antecedentes del candidato Peralta. Por tal motivo, fueron frecuentes durante toda la campaña las agresiones contra los opositores a Peralta por medio de golpeadores al servicio del grupo Héroe de Nacozari, además del recurso de pagar "embutes" a los periodistas para que no publicaran los antecedentes de Peralta Vargas⁵². Ya siendo dirigente nacional por medio del tradicional fraude en las elecciones, y sin temor a la prensa como durante su candidatura, los fraudes y las extorsiones de Peralta y su grupo alcanzaron cifras espectaculares, entre otras prácticas, mediante la venta de plazas para los aspirantes a trabajadores, la venta de sorteos para obtener casa o créditos del INFONAVIT, la venta ilegal de terrenos destinados a la construcción de viviendas para los ferrocarrileros por parte Peralta, como la del predio "La Carcaña", en Cholula, Puebla, que Peralta adjudicó en razón de mil viejos pesos el metro cuadrado, a la esposa e hijas del narcotraficante Cirilo Vázquez Lagunes⁵³, evidentemente el producto de la venta, al ser ilegal, no ingresó a las arcas del Sindicato.

Mientras, la situación financiera de la Empresa durante éstos años continuó empeorando, debido principalmente a los malos manejos de los recursos que las administraciones que sucedieron a la de Gómez Z. hicieron; así en 1984, durante la administración de Eduardo A. Cota, que también era parte de la camarilla de Gómez Z., llegaron incluso a vender ilegalmente hasta los durmientes de las vías, de madera de primera y segunda clase que fueron vendidas como madera de cuarta clase y de desecho, y de cuyos durmientes una parte fue a dar al zoológico de Monterrey, donde fueron

⁵² Fernando MIRANDA SERVÍN, *La Otra Cara del Líder* (México, Editorial Raza Cero, 1993), pp. 65-83.

⁵³ *Ibid.*, pp. 147-151.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

utilizados para hacer bancas y cercas, mientras que los accidentes ferroviarios se incrementaron por el pésimo estado de las vías y por la falta de durmientes de buena calidad; además de que Cota realizó múltiples operaciones con empresas fantasmas para beneficiar a sus más allegados⁵⁴; lo que motivó que al conocerse sus fraudes fuera sustituido de la dirección de los Ferrocarriles Nacionales, entrando en su lugar Roberto Méndez Savage, quien al llegar a la paraestatal realizó una verdadera limpia de los elementos gomecetistas más corruptos al interior de la Empresa, vía su jubilación forzosa, pues en Ferrocarriles Nacionales de México era costumbre jubilar a los elementos indeseables en vez de denunciarlos penalmente. Aún así el hecho de haber destapado la cloaca y enfrentarse a la camarilla gomecetista que todavía detentaba mucho poder en los Ferrocarriles Nacionales y en el Sindicato Ferrocarrilero, ocasionó que Méndez Savage fuera obligado a "renunciar" a los 36 días de haber asumido el cargo, entrando a ocupar su lugar Andrés Caso Lombardo.

Sin embargo, uno de los obstáculos del programa modernizador que llevaba a cabo el Gobierno Federal en los Ferrocarriles Nacionales lo representaba el grupo Héroe de Nacozari, integrado por la gente de Luis Gómez Z., en tanto este programa redujera o minara el poder y la esfera de influencia del viejo líder espurio y exgerente de los Ferrocarriles Nacionales de México; por lo que al llegar a la Dirección General de la Empresa Andrés Caso Lombardo en 1986, de inmediato procedió a enfrentarse a esa fuerza sindical espuria, aliándose con el Secretario Nacional del Sindicato, Jorge Peralta, y relegando de esta forma al gomecetismo de las decisiones sindicales, convirtiéndolo en una fuerza disidente y opositora al grupo sindical en el poder. Las diferencias ente Jorge Peralta y Gómez Z. llegaron a ser tan abiertas que se hasta hubo choques entre los dos grupos sindicales; así, el día 2 de junio de 1986 el grupo de Gómez Z. había convocado en la puerta de entrada del edificio administrativo de la Empresa a los ferrocarrileros para realizar una marcha al Zócalo, protestando por la anulación de las cláusulas 7 y 15 del Contrato Colectivo de Trabajo, pero cuando estaban a punto de partir llegó un grupo de

⁵⁴ *Ibid.*, pp. 101-106.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

golpeadores de la facción del grupo Héroe de Nacozari seguidora de Peralta, y arremetió contra la multitud, hiriendo a varios de los seguidores de Gómez Z. y a uno de ellos de gravedad⁵⁵. Posteriormente los gomecetas denunciaron diversas irregularidades del Secretario Nacional Jorge Peralta buscando su destitución, pero como la alianza de Peralta con el Director General de la Empresa, Andrés Caso, era sólida, lejos de doblegarse, inicia la ofensiva buscando su reelección y proponiendo la extensión del período sindical de tres a seis años, y aunque la movilización, tanto de la facción gomecetista del grupo Héroe de Nacozari como de los grupos de oposición, principalmente del grupo Movimiento Ferrocarrilero Democrático, lograron evitar la reelección de Jorge Peralta no pudieron evitar la imposición de los secretarios locales seguidores de Peralta. De esta forma, y a pesar de la evidente división al interior del grupo Héroe de Nacozari que se materializaba en auténticas peleas de pandillas, entre las dos facciones que se disputaban el poder sindical, la oposición ferrocarrilera no pudo democratizar el Sindicato, ante la indiferencia de la mayoría de los trabajadores, y sus acciones se limitaron a agitar, protestar y llamar a la unión de los rieleros, aunque sin éxito.

En estas condiciones el programa modernizador del Gobierno Federal avanzaba sin problemas. En 1987 se suscribieron convenios entre la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y los representantes de las empresas ferroviarias en liquidación para dar por terminadas las concesiones, unificándose efectivamente todos los ferrocarriles en una sola entidad; en ese mismo año se celebró también el segundo convenio con la Federación para sanear las finanzas ferroviarias, y posteriormente se realizó un nuevo proceso de rehabilitación en vías, estructuras, equipo y servicios, y se desconcentraron en este mismo año las operaciones de los Ferrocarriles Nacionales de México, dividiéndose el sistema ferroviario en cinco establecimientos con cinco gerencias regionales, la Norte, Pacífico, Noreste, Centro y Sureste, a las que se delegaron las funciones operativas y de mantenimiento. Para incorporar a los trabajadores de las empresas extintas a los Ferrocarriles Nacionales de México, la Empresa suscribió con el

⁵⁵ Marco Antonio LEYVA PIÑA, *ob. cit.*, pp. 119-121.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Sindicato rielero varios convenios que fueron aprobados y elevados a la categoría de laudo por la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, los convenios se celebraron, respecto de los trabajadores del Ferrocarril Sonora – Baja California, el 1º de abril de 1987; respecto de los trabajadores del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico, el 11 de junio de 1987; respecto de los trabajadores del Ferrocarril del Pacífico y de los Servicios de Coches Dormitorio y Conexos, el 21 de junio de 1987, los convenios aprobados por la Junta fueron integrados al Contrato Colectivo de Trabajo que los Ferrocarriles Nacionales de México tenía celebrado con el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, aunque cabe aclarar que no en todos los casos se mantuvieron o se incrementaron las prestaciones de los trabajadores, inclusive en muchos casos sus prestaciones contractuales, al ser incorporados los trabajadores a los Nacionales de México, se vieron reducidas, lo que evidentemente generó descontento y protestas en los trabajadores; el ejemplo más característico se dio en las cláusulas contractuales que comprendían el derecho de la jubilación, que en algunas de las empresas era superior a como se pagaba en los Ferrocarriles Nacionales de México, y al ser incorporados los trabajadores, el monto de las jubilaciones que a partir de la incorporación se otorgaron quedó reducido al tope máximo que se establecía en el Contrato Colectivo celebrado entre el Sindicato ferrocarrilero y los Nacionales de México.

En el mismo año de 1987, el director de los Ferrocarriles Nacionales de México, Andrés Caso Lombardo suscribió unas Normas para la Jubilación del Personal de Confianza, que de manera global contemplaba disposiciones similares a las comprendidas en el Contrato Colectivo de Trabajo, con diferencias sólo en la forma de cuantificar las pensiones, para el personal de confianza que obviamente no era sindicalizado no se requería de la recomendación del Sindicato para obtener la pensión, se comprendieron porcentajes inferiores, del 58.335%, 70%, 75% y hasta del 90% sobre los salarios promedio del último año de servicios del trabajador como base para la cuantificación, según los supuestos en que se concedían las jubilaciones fueran por incapacidad, edad avanzada o sólo su antigüedad, pero se estableció un tope máximo para la pensión en razón de \$700,000.00 viejos pesos, que resultaba en el año de 1987 muy superior al

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

pactado para los trabajadores de escalafón, en tanto que para éstos últimos el tope máximo jubilatorio era en ese año de \$100,000.00; sin embargo el tope jubilatorio para el personal de confianza oficialmente nunca se incrementó, pues las tentativas de incremento a las pensiones de jubilación en 1988 y 1989 no fueron nunca aprobadas por el Consejo de Administración de la Empresa, inclusive al parecer ni siquiera fueron aprobadas en su tiempo por el Consejo de Administración de la Empresa las Normas para la Jubilación del Personal de Confianza; además de que los problemas que generó la aplicación de dichas Normas motivó numerosos juicios en la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, y múltiples juicios de amparo donde finalmente en diciembre de 1993 la entonces Cuarta Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación determinó que las disposiciones del Contrato Colectivo de Trabajo, incluidas las de la jubilación, son aplicables también al personal de confianza por disposición del artículo 184 de la Ley Federal del Trabajo, sin embargo, las Normas para la Jubilación del Personal de Confianza las siguió aplicando de facto la Empresa, y desde entonces, sin existir ninguna modificación formal a dichas normas, incrementó el tope máximo en las jubilaciones de los trabajadores de confianza a la cantidad de \$2,803.00, superior también al tope pactado en las jubilaciones del personal sindicalizado.

Tal vez la última reacción de descontento que organizó a los trabajadores ferrocarrileros, fue la ocurrida en 1989, con motivo de un colosal fraude cometido en 1986 por Caso Lombardo y Jorge Peralta, cuando respectivamente fueron director de la Empresa y secretario nacional del Sindicato, en el que otorgaron a los trabajadores un incremento salarial incompleto, y que motivó que los trabajadores reclamaran la diferencia de dicho incremento, lamentablemente el descontento de los trabajadores no pudo generar una huelga ni mucho menos un movimiento obrero que tuviera a los trabajadores en lucha, al final, los medios de control empresarial y sindical se impusieron a los trabajadores. El descontento se originó con motivo de que el 19 de noviembre de 1986 el director general de los Ferrocarriles Nacionales de México, Andrés Caso Lombardo, celebró un convenio con el secretario nacional del Sindicato ferrocarrilero, Jorge Peralta Vargas, para otorgar un incremento salarial de emergencia del 20.3%, retroactivo al 16 de noviembre de ese

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

año; pero al pagar los salarios, los trabajadores sólo recibieron un incremento del 11.1%, faltando por lo tanto una diferencia del 9.2%; lo que dio inicio a las protestas de algunos trabajadores que al no obtener respuesta ni de la Empresa ni del Sindicato, presentaron una demanda, encabezada por el trabajador Héctor Quintana Marín, en la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, en la que se determinó en el laudo ya firme la procedencia del pago de la diferencia del 9.2% en 1989; con copias del expediente laboral, los trabajadores dirigidos por Quintana Marín acudieron con el secretario nacional en turno del Sindicato ferrocarrilero, Lorenzo Duarte García, para que solicitara a la Empresa que pagara el incremento del 9.2% a todo el personal ferrocarrilero, por tratarse de un incremento salarial de emergencia. Duarte pidió tiempo para hablar con el director de la Empresa y lograr el pago de cuando menos un año retroactivo.

Sin embargo, como consecuencia de que el 26 de septiembre de 1989 el dirigente del Sindicato, Lorenzo Duarte sólo le manifestara a los 15 mil trabajadores reunidos en la explanada del Sindicato que ya estaba en pláticas con la Empresa, los trabajadores al no aceptar tal respuesta prácticamente llevaron por la fuerza a Duarte ante el director de la Empresa, Carlos Orozco Sosa, que al no haber estado presente fue atendido por el subdirector Arroyo Sáinz, quien manifestó que no tenían derecho a ese pago. Como Duarte reconoció el derecho de los trabajadores al aumento del 9.2%, manifestó a la multitud ferrocarrilera que esperaba afuera del edificio administrativo de la Empresa, que se formaría una comisión para luchar por el incremento faltante, además de que para el día siguiente se formularía y presentaría un emplazamiento a huelga, que no fue presentado por carecer de firmas y ser amedrentados los ferrocarrileros inconformes que esperaban ver el documento firmado en el auditorio Teodoro Larrey del Sindicato ferrocarrilero, de que había sido enviado un grupo de golpadores para disolverlos. El 19 de septiembre de 1989, los trabajadores se entrevistaron con el director de la Empresa, Orozco Sosa, quien les manifestó que buscaría una solución al problema; pero para el día 23 de octubre, Duarte firmó un convenio con Orozco Sosa, en el que aceptaba un incremento del 10% a partir del 1º de noviembre de 1989, previa firma de un finiquito en el que renunció al pago del 9.2% y su retroactividad; esto motivó que los trabajadores

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

realizaran un enorme plantón en la explanada de la estación de pasajeros de Buenavista, en la ciudad de México, a partir del 31 de octubre de 1989 a las 15:00 horas, para exigir el pago del aumento del 9.2% de 1986.

El día 7 de noviembre de 1989, día del ferrocarrilero, en que los rieleros celebran la hazaña del héroe de Nacozari, llegaron a la explanada de la estación de Buenavista donde estaba el plantón, unos 70 golpeadores de Duarte, el secretario nacional del Sindicato, portando garrotes y botellas, quienes arremetieron contra los trabajadores en plantón y sus familias, resultando gravemente herido, entre otros, el dirigente del movimiento Quintana Marín que fue trasladado al Hospital Magdalena de las Salinas del Seguro Social; como represalia por parte de la Empresa fueron despedidos 40 rieleros y 4 más fueron jubilados a la fuerza, como se había estilado al interior de la paraestatal con las personas *non gratas* a la Empresa, además de amenazar con despedir a más trabajadores de no aceptar el finiquito en el que les concedían el incremento del 10% y renunciaban al del 9.2% y su retroactividad; los trabajadores realizaron varias marchas y mítines exigiendo el pago del 9.2% a la Presidencia de la República, a la Secretaría de Gobernación, a la Secretaría del Trabajo y a la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, sin ningún resultado. Como también era costumbre al interior del Sindicato, Quintana Marín fue suspendido de sus derechos sindicales, pero por presión de los rieleros Duarte suspendió la sanción; la Empresa en cambio ordenó relevarlo del servicio desde el 24 de octubre de 1989 y lo jubiló a la fuerza, sin pagarle la pensión hasta en tanto no levantaran el llamado "Plantón de la Dignidad" frente a la estación de Buenavista. El plantón fue levantado finalmente el 1º de mayo de 1990, previa promesa de reinsatalar a los 40 despedidos y reingresar a los jubilados a la fuerza, excepto Quintana Marín, a quien le ofrecieron un puesto de confianza en la Empresa que rechazó.

Las pláticas entre los trabajadores que demandaron el incremento y la Empresa habían quedado estancadas hasta que tomó posesión como director de los Ferrocarriles Nacionales Humberto Mosconi, y en agosto de 1991 acuerda las cantidades a cubrir por medio de incidente de liquidación ante la Junta Especial Número 2 de la Federal

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

de Conciliación y Arbitraje para los ferrocarrileros que demandaron el incremento del 9.2%; de ésta forma, sólo los 1329 ferrocarrileros que demandaron ante la Junta Federal pudieron cobrar este incremento, frente a los más de 90 mil trabajadores que fueron defraudados desde 1986 por el entonces director de la paraestatal Andrés Caso y por el entonces secretario nacional del Sindicato, Jorge Peralta, quienes torpe y absurdamente manifestaron en su tiempo que el dinero del 9.2% fue destinado para pagos al INFONAVIT y al Seguro Social, cuando en el Contrato Colectivo de Trabajo se establecía que tales conceptos los debía pagar íntegramente la Empresa sin descontar nada a los trabajadores. A los deleznablez finiquitos en se aceptaba el incremento del 10% de 1989 y se renunciaba al 9.2% y su retroactivo se les dio validez, a pesar de constituir renuncia de derechos en perjuicio de los trabajadores, y por lo tanto ser violatorios del artículo 33 de la Ley Federal del Trabajo. Como premio a este fraude contra los salarios de los ferrocarrileros, el Gobierno de Carlos Salinas de Gortari premió a Andrés Caso Lombardo con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y al líder espurio de Jorge Peralta con una jefatura de departamento dentro de la misma Secretaría de Estado y del Despacho, donde regentó los sueldos de cerca de 40 aviadores, entre los que se encontraron Víctor Félix Flores Morales, el actual secretario nacional del Sindicato ferrocarrilero⁵⁶. Caso Lombardo fue nombrado después, también durante el sexenio de Salinas de Gortari, como embajador de México ante la Gran Bretaña, a pesar del repudio que el Gobierno de este país manifestó a México por semejante medida dados los antecedentes que en México dejó Caso Lombardo.

En 1990 desapareció la Dirección General de Vías Férreas de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, incorporando las funciones, el personal y el presupuesto de dicha Dirección a los Ferrocarriles Nacionales de México, por lo que la Empresa celebró con el Sindicato el día 28 de septiembre de 1990 un convenio por el que incorporaba a estos trabajadores, que a partir de entonces comenzaron a ser regidos jurídicamente, de las disposiciones del apartado B del artículo 123 Constitucional, a las

⁵⁶ Fernando MIRANDA SERVÍN, *ob. cit.*, pp. 129-141.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

del apartado A del mismo precepto constitucional; se modificó el Contrato Colectivo de Trabajo para crear la nueva especialidad dentro de la rama de vía y conexos que comprendiera la nueva especialidad de "Construcción y Similares", se determinó que personal sería de confianza y los que no quedaron comprendidos como tales se incorporaron al Sindicato ferrocarrilero; como los trabajadores habían sido indemnizados de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se les consideró como de nuevo ingreso a la Empresa, y únicamente se les reconoció el tiempo laborado en la dependencia para efectos de crear los escalafones de las nueva especialidad. De esta forma todas las actividades relacionadas con el transporte ferroviario quedaron a cargo únicamente del organismo público descentralizado de los Ferrocarriles Nacionales de México.

El 15 de octubre de 1991, el director de los Ferrocarriles Nacionales, Humberto Mosconi, y el secretario nacional del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros, Lorenzo Duarte celebraron un convenio en el que, con el pretexto de la modernización integral de la Empresa y para racionalizar sus recursos humanos acordó un programa para la supresión de diversas áreas consideradas por la Empresa como "incosteables", acompañado de un programa de retiro voluntario para los trabajadores que deseen retirarse el trabajo; desde luego que el programa de racionalización afectaba los derechos de los trabajadores y además contravenía lo dispuesto por la cláusula 180 del Contrato Colectivo de Trabajo vigente en el período 1990-1992, en tanto que ésta cláusula disponía que la Empresa no podía llevar a cabo reajustes de puestos, de personal o de salarios, supresión de Divisiones, Distritos, Departamentos, Talleres, Oficinas, Corridos ni segregaciones que afecten los intereses o derechos de los trabajadores sin la comprobación de la necesidad de realizar tales medidas ante el Sindicato. A pesar de ello el Sindicato pactó con la Empresa el programa de Racionalización de Recursos Humanos sin que se comprobara la necesidad de tal medida, acompañado del Programa de Retiro Voluntario; en la cláusula Cuarta de dicho convenio se estableció que aquellos trabajadores que soliciten su inclusión al programa y que sea aceptada por la Empresa, si al momento de ocurrir esto contaban con 25 años o más de servicios les sería otorgado el beneficio de la jubilación y se les cubriría su prima de antigüedad en razón de 20 días de salario por cada año de servicios prestados,

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

y con las limitaciones establecidas en los artículos 162, 485 y 486 de la Ley Federal del Trabajo, esto es, con el límite máximo para la prima de antigüedad de que la base salarial para su cálculo sea el doble del salario mínimo del área geográfica de su aplicación; si tenían menos de 25 años, según la cláusula Quinta del convenio, se les indemnizaría con el importe de 4 meses de salario más 30 días de salario por cada año de servicios prestados y el importe ordinario de su prima de antigüedad en los términos de la Ley Federal del Trabajo, es decir, 12 días de salario por cada año de servicios prestados con el límite del doble del salario mínimo vigente en el área de aplicación. Los puestos de los trabajadores incluidos en el programa serían cancelados, según la cláusula Sexta del convenio.

Unos días después, el 30 de octubre de 1991, nuevamente el director de la paraestatal y el secretario nacional del Sindicato, respectivamente Humberto Mosconi y Lorenzo Duarte, celebraron otro convenio supuestamente para regular los reajustes de personal con motivo de las supresiones del Programa de Racionalización de Recursos Humanos, que se realizó a pesar de su supuesta regulación, contraviniendo lo dispuesto por la cláusula 180 del Contrato Colectivo de Trabajo; dicho convenio estableció similares bases para la jubilación anticipada o la indemnización de los trabajadores que el convenio celebrado 15 días antes, en razón de jubilar a los trabajadores con antigüedad de 25 años de servicios los varones y 20 años las mujeres además de su prima de antigüedad en razón de 20 días de salario por cada año de servicios con la limitación de la base salarial al doble del salario mínimo vigente en el área de aplicación; y si los trabajadores contaran con una antigüedad menor de la requerida serían indemnizados con el importe de 4 meses de salario más 30 días de salario por cada año de servicios prestados y su prima de antigüedad en los términos de los artículos 162, 485 y 486 de la Ley Federal del Trabajo.

Los convenios, aplicados arbitrariamente por la Empresa, en tanto que nunca acreditó ante el Sindicato la necesidad de suprimir los puestos, y el Sindicato nunca se molestó en exigir a la Empresa que acreditara tal extremo, generaron un problema en su interpretación que subsistió hasta los últimos años de su aplicación, en razón de que la empresa pagaría sólo la jubilación o la indemnización según la antigüedad del trabajador

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

en el organismo, por no ambas, esto en una pésima interpretación hecha del contenido de los convenios en la que se equiparó la figura de la jubilación con la de la indemnización, que motivó innumerables juicios laborales contra la Empresa y que generaron criterios contradictorios, al grado de que tuvo que emitir la Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación en 1997 una jurisprudencia por contradicción de tesis, en la que estableció que la liquidación aunque pone fin a la relación de trabajo no hace improcedente la acción de otorgamiento y pago de la pensión jubilatoria; es decir, un trabajador liquidado o indemnizado tenía derecho a su jubilación si reunía los requisitos contractuales para tal beneficio por tratarse de prestaciones de distinta naturaleza jurídica. Tal vez el único beneficio que los trabajadores obtuvieron de dichos convenios fue la reducción del requisito de antigüedad para ser jubilados, que para los hombres, de 30 años de servicios según el Contrato Colectivo, se redujo a 25, y para las mujeres, de 25 años de servicios se redujo a 20 años. El Programa de Retiro Voluntario, desde 1991 se aplicó indiscriminadamente a todas las áreas de la Empresa, tal vez por considerar que ninguna área era productiva y merecía estar por lo tanto dentro del Programa, además de servir para que la Empresa incluyera dentro del programa por la fuerza a todos los trabajadores *non gratos*, jubilándolos o liquidándolos contra su voluntad; desde entonces se suprimieron puestos en forma indiscriminada y desordenada que afectaron las labores de la Empresa por su mala planeación, y también contribuyeron los convenios a dejar desde 1991 y hasta 1997, 1998 y 1999 a la Empresa sin trabajadores activos para facilitar la extinción del organismo, a costa de los derechos laborales de los ferrocarrileros.

Hacia finales de 1991 el charro Jorge Peralta Vargas buscaba reelegirse nuevamente para secretario nacional del Sindicato, apoyado por el grupo Héroe de Nacozari, sin embargo al ser repudiado por la gran mayoría de los trabajadores tuvo que recurrir a métodos como la compra de votos en \$50,000 y hasta \$100,000 viejos pesos por voto, además de hospedar a ferrocarrileros en lujosos hoteles y pagar también caros restaurantes, incluso mandó colocar el Veracruz una cantina rodante para embriagar a los rieleros para que votaran por él; sin embargo al ser probado un fraude en el proceso electoral realizado por la gente de Peralta la elección fue anulada, de esta forma el

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Gobierno Federal dio la espalda al grupo gomecetista Héroe de Nacozari que durante más de 30 años impuso a los líderes charros en el Sindicato ferrocarrilero; en esa ocasión triunfó el maquinista Praxedis Fraustro Esquivel, apoyado por la "Planilla Solidaridad"; fue de esta forma como el Gobierno de Carlos Salinas de Gortari recuperó a su favor el control sindical, relegando definitivamente a la camarilla de Luis Gómez Z. de los Ferrocarriles Nacionales de México y del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana.

La situación del Sindicato ferrocarrilero, sin embargo, no mejoró con la salida de los seguidores de Gómez Z. del Sindicato; pues el nuevo dirigente charro, Praxedis Fraustro Esquivel, que llegó a la Secretaría General del Sindicato a pesar de tener antecedentes penales y estar sujeto a procesos penales en Saltillo y Monterrey, siguió rodeado de gente gomecetista. Fraustro Esquivel no contaba con más antecedentes sindicales que los de haber organizado grupos de choque, llevar acarreados vestidos de overol y portando matracas de medio metro a las campañas de los candidatos priistas a presidencias municipales, regidurías, sindicaturas, diputaciones locales y hasta en elecciones federales, además de autonombrarse sin apoyo de los trabajadores como secretario general de la Sección 19 del Sindicato ferrocarrilero en Monterrey. Ya como secretario nacional del Sindicato se encargó de preparar el "retiro voluntario" de cerca de 25 mil ferrocarrileros, al grado de llegar a estar personalmente en oficinas y talleres exhortando y hasta amenazando a los trabajadores para entrar al programa. Sin embargo el Programa de Retiro Voluntario se llevó con una total falta de planeación por parte de la Empresa, que contó con la actitud servil del secretario nacional del Sindicato, al grado de afectar la seguridad de los trenes, en virtud de que gran parte de los ferrocarrileros que ingresaron al Programa de Retiro Voluntario fueron peones de vía, talleristas y garroteros sin perspectivas de mejorar sus condiciones de vida; y que al ser liquidados o jubilados se afectó el mantenimiento de vías y trenes así como las maniobras de los trenes en toda la República, operando éstos desde entonces y hasta la extinción de las labores de la Empresa bajo riesgo latente de accidentes por falta de mantenimiento por la carencia de personal. Con el Programa de Retiro Voluntario se produjo la desaparición del servicio

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Express, en detrimento de los ingresos de la Empresa y en beneficio de los otros servicios de transporte de flete como el carretero y el aéreo, sin que hasta la fecha se proporcione algún servicio semejante por las nuevas empresas ferroviarias.

Durante la "gestión" de Fraustro Esquivel en el Sindicato se modificó en perjuicio de los trabajadores la cláusula 171 del Contrato Colectivo de Trabajo para que la Empresa pudiera vender terrenos destinados para la construcción de casas habitación para los ferrocarrileros, y el producto de esas ventas fuera destinado a apoyar el Programa de Retiro Voluntario; contemplando que el "retiro voluntario" de por lo menos 50 mil trabajadores disminuiría la demanda de terrenos para vivienda. Fraustro Esquivel firmó en septiembre de 1992 otro convenio con la Empresa para suprimir del Contrato Colectivo la cláusula 267, y evitar así que la Empresa tuviera que dar ropa a todos los ferrocarrileros, de manera que se sólo se les entregara ropa "a quienes de acuerdo con sus especialidades tuvieran derecho"; de hecho en la revisión contractual de 1992 se suprimieron 1200 cláusulas del Contrato Colectivo de Trabajo; y durante la breve "gestión" de Fraustro Esquivel, fueron liquidados y jubilados, muchas veces en forma arbitraria, con el Programa de Retiro Voluntario cerca de 25 ferrocarrileros, y dejaron preparada la liquidación o jubilación de 20 mil más, y además los trabajadores del servicio de Express, al desaparecer dicho servicio fueron también jubilados o liquidados en vez de ser reasignados en otras plazas dentro de la Empresa; desaparecieron también los talleres de Apizaco, Tlaxcala, con las mismas consecuencias para sus trabajadores. Praxedis Fraustro murió asesinado el 17 de julio de 1993 en el hotel Pontevedra, ubicado frente a la estación de Buenavista en la ciudad de México; el periodo sindical que concluía hasta 1995 fue continuado por Antonio Castellanos Tovar, un jubilado impuesto por el Gobierno Federal que no cumplía los requisitos para ocupar este puesto establecidos en los estatutos del Sindicato, pero que continuó sin oposición el Programa de Retiro Voluntario.

En marzo de 1995, por decreto del Ejecutivo Federal aprobado por el Congreso de la Unión y las Legislaturas locales, erigidos en Constituyente Permanente o Poder Revisor de la Constitución, fue reformado el párrafo cuarto del artículo 28

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Constitucional, con el que la comunicación vía satélite y los ferrocarriles dejaron de ser considerados como áreas estratégicas, a partir de entonces son consideradas constitucionalmente sólo como "áreas prioritarias" para el desarrollo nacional, lo que permitió que la iniciativa privada pudiera ya intervenir en estos ramos y pudiera realizarse la privatización de sus servicios, mientras el Estado ya tendría desde entonces en estos ramos un nuevo rol, que ahora se limita a ser rector del desarrollo del sistema y a garantizar la libre competencia. Esta reforma permitió la promulgación de la Ley del Servicio Ferroviario, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 12 de mayo de 1995 y en vigor a partir del día siguiente, en la que se regulan los mecanismos y formas para otorgar a los particulares las concesiones por 50 años, vía la licitación pública, y los permisos, para que los ferrocarriles sean operados, construidos, mantenidas sus vías férreas y prestado el servicio público de transporte, por la iniciativa privada. La referida Ley en su artículo 8, establece que las vías generales de comunicación ferroviaria se mantendrán en todo momento dentro del dominio público de la Federación, y que las líneas férreas que se construyan al amparo de un título de concesión pasarán a formar parte del dominio público inmediatamente, lo que de algún modo prevé, que el Estado, al mantener el control de las líneas férreas, evitaría el predominio de los grupos financieros o de monopolios internacionales sobre nuestras líneas férreas, en protección de nuestra soberanía, de igual modo procuró también la medida contemplada en el artículo 17, respecto de que las concesiones sólo se otorgarán a personas morales mexicanas, sin embargo en el proceso de explotación, construcción, conservación y mantenimiento el servicio sí puede ser contratado por los concesionarios con empresas nacionales o extranjeras; además de que la inversión extranjera puede participar hasta el 49% del capital social de las empresas concesionarias.

El principal obstáculo al proyecto es que si las líneas férreas siguen siendo del dominio de la nación así como las que se construyan, los concesionarios no tendrán el menor interés en construir nuevas rutas ferroviarias, como de hecho ha ocurrido desde 1997 en que se iniciaron las concesiones, atendiendo que la iniciativa privada no está interesada por el desarrollo social y económico del país, sino que persigue fines de

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

especulación comercial, obviamente en su beneficio, y la construcción de nuevos caminos de hierro, en estas condiciones, resultaría una pésima inversión. La Ley en comento señala también en su artículo Cuarto Transitorio que Ferrocarriles Nacionales de México seguiría operando ferrocarriles en los términos de su Ley Orgánica, en tanto se otorgaran los permisos y concesiones; y el artículo Quinto Transitorio señala que las concesiones y permisos que se otorguen no afectarían los derechos laborales de los trabajadores activos, jubilados y pensionados de los Ferrocarriles Nacionales de México, lo que no necesariamente ocurrió, en tanto que ya durante la vigencia de esta Ley, que en su artículo Quinto Transitorio refiere la protección a los derechos de los trabajadores limitándose a lo establecido en la Ley Federal del Trabajo y no al Contrato Colectivo de Trabajo, se experimentó la más descarada renuncia de derechos contractuales en perjuicio del personal ferrocarrilero, en tanto que el Contrato Colectivo vigente hasta 1996 contaba con 3,045 cláusulas, mientras que el de 1996-1998 se redujo a 208 cláusulas; además de que la iniciativa privada quiso adquirir los servicios ferroviarios sin trabajadores, y a éstos se les terminó colectivamente sus relaciones de trabajo con la paraestatal, contra la voluntad de los mismos trabajadores, previa a la conclusión de las licitaciones con las que se otorgaron las concesiones a los particulares y su entrega física de inmuebles y material rodante a los concesionarios.

Con motivo de la reforma constitucional y de la nueva Ley del Servicio Ferroviario, el día 13 de noviembre de 1995 se publicaron en el Diario Oficial de la Federación los "Lineamientos Generales para la Apertura de la Inversión en el Sistema Ferroviario Mexicano", emitidos por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en la que estableció las bases para la enajenación de títulos de propiedad del Gobierno Federal, representativos del capital social de cada una de las empresas ferroviarias que se crearían más adelante, y para el otorgamiento de concesiones no comprendidas en las empresas ferroviarias para la explotación y operación de vías cortas, construcción y operación de vías nuevas y en su caso para la prestación de servicio público ferroviario, además de los requisitos y el procedimiento que deben seguir los interesados en participar en estos servicios ferroviarios. A fin de facilitar los procesos de desincorporación y las licitaciones

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

para concesionar a la iniciativa privada los servicios ferroviarios, una Comisión intersecretarial aprobó en julio de 1995 un esquema para llevar a cabo la reestructuración del sistema ferroviario, segmentándolo en regiones y conformando cuatro principales establecimientos dentro de la paraestatal de los Ferrocarriles Nacionales de México: el Ferrocarril del Noreste, el Ferrocarril del Sureste, el del Pacífico-Norte y la Terminal Valle de México, además de las diversas líneas cortas administradas por estos establecimientos (ver al final de este trabajo el mapa que se acompaña como anexo 4), cada uno de estos establecimientos, administradores de las principales troncales ferroviarias mexicanas sería materia de licitación pública para concesionar sus servicios ferroviarios.

Sin embargo el proceso privatizador no inició con estas reformas, que esencialmente la impulsaron hasta su conclusión; el proceso privatizador se inició desde principios de la década de los 90, durante el sexenio de Carlos Salinas de Gortari, al comenzar a entregar a la iniciativa privada la construcción y operación de terminales, arrendamiento de equipo de carga, talleres, reparación de vías y telecomunicaciones; así a pesar de afectar intereses de las élites administrativas y sindicales que detentaban en esos años el control de los Ferrocarriles Nacionales de México, como el ya mencionado con antelación grupo de Luis Gómez Z., en 1992 el capital privado inició la construcción y operación de terminales interiores de carga en Coahuila, Celaya y Querétaro, también algunas terminales intermodales fueron equipadas y operadas por particulares. En 1993 se realizó el arrendamiento de talleres a la iniciativa privada, mediante lo que se llamó al interior de la Empresa como "externalización". Durante 1994 se otorgaron concesiones en los talleres de Monterrey, Valle de México, Jalapa, San Luis Potosí, Acámbaro, Chihuahua, Torreón y Tierra Blanca. También se puso en marcha la concesión a empresas diversas de los talleres de locomotoras, coches y carros de Empalme, Sonora; Aguascalientes; Pantaco, en el Distrito Federal, y Matías Romero, en Oaxaca. Los concesionarios de los talleres fueron las empresas *Morrison Knudsen*, *GEC Alsthom*,

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Gimco y *GATX* con capitales norteamericanos, franco-ingleses y canadienses⁵⁷; desde luego que en 1994 todavía no se realizaba la reforma constitucional que determinó que los ferrocarriles eran sólo un área “prioritaria” de la economía nacional, por lo tanto si en 1994 los ferrocarriles seguían siendo de carácter estratégico, las concesiones se realizaron en violación del texto entonces vigente del artículo 28 constitucional.

Antes de que se iniciara el proceso de privatización de talleres ese año, se había creado una red de empresas privadas en San Luis Potosí y Guadalajara, que fueron restando materia de trabajo al taller principal de San Luis Potosí. Para 1995, ya en el sexenio de Ernesto Zedillo, según un programa de la Subdirección General de Operaciones de la Empresa, para “eliminar talleres e instalaciones redundantes” en la rama de Fuerza Motriz y Equipo de Arrastre, se planteó la supresión de 41 de las 264 instalaciones del sistema ferroviario, incluyendo la de Benjamín Hill, en Sonora, que representaba la única fuente de empleo de esa población, así como los talleres de mantenimiento de locomotoras y reparación de coches y carros de Puebla. Respecto del mantenimiento mecanizado de vía, después de violentar el derecho al trabajo de los operarios de ésta área vía con el “Programa de Retiro Voluntario”, en 1992, se otorgaron diversas concesiones para este servicio; verbigracia, en lo que se llamó el Ferrocarril Pacífico-Norte, se otorgó la concesión a la empresa ITISA; en el Noreste a la constructora Ingenieros Civiles Asociados (ICA); en el Sureste a un consorcio integrado por las empresas Perforaciones Especializadas, Conservación y Construcción, Servicio de Apoyo Ferroviario e IBIZA; las telecomunicaciones serían concesionadas por separado⁵⁸. Desde luego que estos concesionarios contrataron a su personal como de nuevo ingreso y con nuevas condiciones de trabajo mucho más halagüeñas para los nuevos patrones y en detrimento de los trabajadores.

⁵⁷ Marco Antonio LEYVA PIÑA y Francisco BITE BERNAL, *El Paradigma de la Privatización Salvaje: Los Ferrocarriles Nacionales de México*, (<http://www.uom.edu.mx/trabajadores/03modsal.html>); también en Salvador ZARCO, *FNM: Un Proyecto que no ha Concluido*, (<http://www.uom.edu.mx/trabajadores/fnm.html>) notas consultadas en Internet.

⁵⁸ Marco Antonio LEYVA PIÑA y Francisco BITE BERNAL, *ob. cit.*, consultado en Internet, (<http://www.uom.edu.mx/trabajadores/03modsal.html>).

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

En tales circunstancias, y estando lista en 1995 la privatización de todos los demás servicios ferroviarios por concesiones federales, era de suponer que la iniciativa privada no iba a aceptar pasivos laborales generados por posibles sustituciones patronales, y menos aún derivadas del Contrato Colectivo de Trabajo más grande que había en las industrias de México, por lo que con el pretexto de que los nuevos concesionarios pudieran contratar libremente sus recursos humanos, las concesiones se transmitieron libres de pasivos laborales, desde luego con condiciones de trabajo nuevas y más favorables a los nuevos patrones; para esto el Gobierno Federal y la empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México contaron con el gran apoyo del dirigente espurio en turno del Sindicato ferrocarrilero, el charro Víctor Félix Flores Morales, quien en la actualidad ocupa en forma vitalicia desde el 3 de febrero de 1995 la Secretaría Nacional del Sindicato rielero; y quien desde su llegada a la Secretaría Nacional, se dedicó a intensificar los programas de retiro voluntario, a fin de dejar los ferrocarriles sin trabajadores, y listos para su entrega a la iniciativa privada, de manera que de 83,200 ferrocarrileros que laboraban en la paraestatal en 1990, la planta de trabajadores de los Ferrocarriles Nacionales se redujo a sólo 44,139 en 1996, y faltaban los mayores reajustes de personal, los definitivos, para los siguientes tres años.

La prensa servil también contribuyó a manipular a la opinión pública, y a acondicionarla con la idea de que era necesaria y benéfica para el país la privatización de los ferrocarriles, recalcando y exagerando las ineficiencias de la paraestatal y manipulando la cobertura que se le dio desde 1996 hasta 1999 a los accidentes ferroviarios, accidentes que supuestamente dejarían de ocurrir cuando fueran "sabiamente" administrados por los particulares; lo cierto es que con los ferrocarriles bajo la administración de la iniciativa privada los accidentes ferroviarios aumentaron y la principal causa es la falta de capacitación a su personal, sólo que como los ferrocarriles ya no son de los Nacionales de México, ya no se le ha dado ninguna difusión a estos accidentes, de los que ni siquiera se dan a conocer, después de todo, ya no necesitan desprestigiar al sistema ferroviario ni manipular a la opinión pública. En ocasiones era tanto el afán de la prensa por atacar al servicio de los Ferrocarriles Nacionales de México, que se encontraban en periódicos y

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

revistas opiniones que por lo infundadas y torpes llegaban al absurdo; en la revista *Época*, una nota sobre la extinción de los Ferrocarriles Nacionales de México inició señalando: *"Al borde de un nuevo milenio en que la comunicación humana halla su futuro en Internet, los ferrocarriles son un vehículo del pasado."*⁵⁹ Respecto de esta opinión, sólo podemos decir que hasta el momento de redactar estas líneas no pudimos encontrar el modo de transportar por Internet los miles de toneladas de flete que transporta un ferrocarril; y es que parece tan grande el interés en éstas líneas transcritas por demeritar al servicio de los ferrocarriles que olvidaban la lógica de los comentarios y no consideraron, al menos en este caso, que el Internet es una red mundial de información y comunicación, y no un medio de transporte; además de que el ferrocarril es esencial en la vida económica de cualquier país para transportar económicamente lo que sus industrias producen, y que no sería posible con el transporte carretero por el alto costo que este medio trae consigo, tan es así que iniciadas las licitaciones del servicio ferroviario mexicano los principales interesados por el "vehículo del pasado" fueron los grandes monopolios extranjeros, que tienen una gran participación en las nuevas empresas ferroviarias.

Otro pretexto muy socorrido para justificar la privatización era la ancestral crisis financiera de los Ferrocarriles Nacionales de México, haciendo creer que con la administración privada se acabarían las ineficiencias; al respecto se puede decir que no es con privatizaciones como se acaban las ineficiencias y la corrupción en las administraciones no sólo de los ferrocarriles, sino de todas las empresas paraestatales, sino aplicando las leyes, incluso las penales, en vez de solapar y disfrazar los actos de corrupción de los encargados de la administración de estas empresas, en demérito de la eficacia de nuestro marco jurídico. Sin embargo y a pesar del casi permanente estado de crisis de los ferrocarriles mexicanos durante toda su historia, también reportaba considerables ingresos, como lo demuestran declaraciones que en 1997, ya iniciado el proceso de privatización por medio de concesiones del servicio ferroviario, hizo el entonces director de los Ferrocarriles Nacionales de México, Luis de Pablo Serna, en el

⁵⁹ "La Muerte de Ferronales", en *ÉPOCA*, revista semanal, (México, 2 de agosto de 1999), pp. 23.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

sentido de que esta empresa reportó durante los dos primeros meses del año un superávit de operación de 30 millones de pesos que representan un repunte del 56% respecto a los registrados en el mismo período en 1996, y que en 1996 los ferrocarriles mexicanos reportaron ingresos de poco más de 5,000 millones de pesos⁶⁰; luego, no era necesariamente el estado de crisis de los ferrocarriles la causa de la privatización de sus servicios, la que sin embargo y a pesar de los alentadores números en los ingresos, continuó hasta quedar concesionado totalmente el servicio ferroviario. Poco después de quedar concluido el proceso privatizador de los servicios ferroviarios, el mismo exsubdirector general de reestructuración de los Ferrocarriles Nacionales de México, Emilio Sacristán Roy, reconoció públicamente que exageraron la “leyenda negra” de los Ferrocarriles Nacionales para que el Congreso autorizara las reformas para privatizar el servicio ferroviario, y que estaba “mejor” de lo que dijeron⁶¹; luego, si los mismos funcionarios de la paraestatal reconocieron que manipularon los datos sobre la empresa para facilitar la aceptación de la necesidad de privatizar los servicios ferroviarios; era evidente que, además de manipular la información por medio de la prensa, también era un hecho que los ferrocarriles no se encontraban en tan malas condiciones como se hizo creer, pero era urgente privatizarlos para cumplir con propósitos distintos de los de “mejorar” el servicio, verbigracia, ceder a las presiones de organismos financieros internacionales, como el Banco Mundial⁶², cuyo programa de desincorporación ha sido seguido por los últimos Gobiernos mexicanos.

En 1996 comenzaron los procesos de licitación, los cuales al principio generaron poco interés y tuvieron que ser declarados desiertos por lo bajo de las posturas, como en el caso de la primer licitación del Ferrocarril Chihuahua - Pacífico, por lo que

⁶⁰ “Crece 52% Superávit de Ferronales al Primer Bimestre”, en EL ECONOMISTA, periódico del Distrito Federal, (México, 30 de abril de 1997), nota periodística consultada en Internet, (http://www.unam.mx/el_economista/1997/abr97/30abr97/induycom5.html).

⁶¹ Mireya CUÉLLAR, “El Transporte en Tren: Abandono a Cinco Años de su Concesión” en LA JORNADA, (México, 18 de diciembre de 2000), nota periodística consultada en Internet, (<http://www.jornada.unam.mx/2000/dic00/001218/048n1con.html>).

⁶² José Antonio ROJAS NIETO, “Electricidad y Globalización”, en LA JORNADA, (México, 27 de junio de 1999), nota periodística consultada en Internet, (<http://www.jornada.unam.mx/1999/jun99/990627/rojas.html>).

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

tuvo que ser licitado como parte del Ferrocarril del Pacífico - Norte; el primer establecimiento licitado con éxito, el Ferrocarril del Noreste, se realizó por convocatoria que se hizo el 9 de agosto de 1996, resultando ganador en el proceso el grupo conformado por las empresas *Transportación Marítima Mexicana* y *Kansas City Southern Industries*, que crearon la Sociedad Anónima de Capital Variable *Transportación Ferroviaria Mexicana (TFM, S.A. de C.V.)*, y que comenzó a funcionar el 23 de junio de 1997. El siguiente proceso de licitación con éxito fue el realizado sobre el establecimiento de los Nacionales de México denominado Ferrocarril del Pacífico - Norte, mediante convocatoria del 7 de marzo de 1997, donde resultó ganador el Grupo *Ferromex*, conformado por Grupo México, *Ingenieros Civiles Asociados* y la compañía norteamericana *Union Pacific Railroad*, que crearon la empresa *Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V. (FERROMEX, S.A. de S.V.)*, iniciando sus operaciones el 18 de febrero de 1998. El 1º de mayo de 1998 comenzó a operar la empresa *Terminal Ferroviaria del Valle de México, S.A. de C.V.*, en un principio con participación al 25% de las empresas *TFM, S.A. de C.V.* y *FERROMEX, S.A. de C.V.* y el restante 50% perteneciente a los Ferrocarriles Nacionales de México, mientras concluían los procesos de licitación; finalmente quedó con un 25% de cada una de las dos nuevas empresas mencionadas, otro 25% de participación de la nueva empresa *FERROSUR, S.A. de C.V.* y el restante 25% perteneciente al Gobierno Federal, operación mixta que aún sigue generando enormes problemas a la nueva empresa resultante y que hace, entre otras causas, que actualmente opere con déficit. Por convocatoria del 18 de febrero de 1998 se realizó el proceso de licitación del establecimiento denominado Ferrocarril del Sureste, donde resultó ganador la empresa *TRIBASA*, que al presentar severos problemas financieros vendió el total de su participación a *INBURSA* y *FRISCO*, pertenecientes al grupo *CARSO*, de Carlos Slim, quien actualmente opera estas rutas por medio de la empresa *Ferrocarril del Sureste, S.A. de C.V. (FERROSUR, S.A. de C.V.)*, que inició sus operaciones el 17 de diciembre de 1998. El Ferrocarril *Chiapas Mayab*, que era parte del Ferrocarril del Sureste mientras fue un establecimiento de los Nacionales de México, fue licitado separadamente, mediante convocatoria del 24 de marzo de 1999, donde resultó triunfadora una Compañía de Ferrocarriles *Chiapas - Mayab*, controlada financieramente por la multinacional norteamericana *Genessy & Wyoming Industries, Inc.*

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

que opera 24 ferrocarriles en el mundo⁶³. Los resultados de los procesos de licitación de las principales troncales ferroviarias, así como de las principales líneas cortas, puede apreciarse en tabla que se anexa en la parte final de este trabajo como Anexo No. 5.

Algunas líneas cortas también pudieron ser licitadas con cierto éxito, como la línea Coahuila-Durango, que se licitó mediante convocatoria del 31 de julio de 1997, resultando ganadores el grupo conformado por Grupo Acerero del Norte y Peñoles, que crearon la empresa Ferrocarril Coahuila-Durango, S.A. de C.V., y que inició sus operaciones el 26 de abril de 1998. Otra línea corta licitada con cierto éxito fue la del ferrocarril que une a Nacozari con Nogales, llamado Ferrocarril de Nacozari, resultando ganador el Grupo México, que participa también en FERROMEX S.A de C.V., el servicio de la línea corta comenzó a ser operado en forma privada el día 31 de agosto de 1999. Sin embargo la gran mayoría de las líneas cortas que fueron operadas por los Ferrocarriles Nacionales se encuentran abandonadas y en desuso, algunas de las licitaciones, cuando se convocaron quedaron desiertas; al capital privado simplemente no le resulta remunerador operarlas y por estas razones quedaron incomunicadas innumerables poblaciones que todavía en la actualidad no cuentan con otro medio de transporte distinto del ferrocarril, además de condenar a la miseria a sus pobladores que vivían de alguna actividad relacionada con el ferrocarril y que tuvieron que emigrar.

Respecto de la importante vía de poco más de 300 kilómetros que comunica el Istmo de Tehuantepec, de Coatzacoalcos, Veracruz a Salina Cruz, Oaxaca, y que tanto ha ambicionado el capital extranjero, principalmente el norteamericano desde el siglo XIX y hasta la actualidad, no sólo por ser una región que comunica los dos océanos sino porque también concentra el 80% de la producción petrolera de México, el 40% de la biodiversidad del planeta, su gran disponibilidad de agua y su potencial pesquero agrícola, forestal y pecuario; se planeó en un principio licitar y entregar el servicio a la iniciativa

⁶³ Mireya CUÉLLAR, "Concesionarias del Ferrocarril de Carga Operan sin Supervisión", en LA JORNADA, periódico del Distrito Federal, (México, 20 de diciembre de 2000), pp. 16 y 17.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

privada, la convocatoria se preparaba en 1997⁶⁴; pero ante la oposición del Legislativo de la Unión al Ejecutivo Federal, por considerar que la medida pone en riesgo la soberanía nacional, se determinó no concesionar la vía transistmica, y crear una empresa paraestatal para administrar la ruta, así se creó la empresa del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec; sin concesión para el transporte de carga, la nueva paraestatal actualmente no cuenta con locomotoras ni equipo rodante, y únicamente ha otorgado derechos de paso en parte de la ruta a las empresas FERROSUR y al Ferrocarril Chiapas-Mayab; a pesar del enorme potencial económico de este ferrocarril en la región, el Gobierno Federal no ha invertido nada para hacer funcionar el transporte por ferrocarril que puede desarrollar económicamente a la zona, dejando en su lugar la posibilidad de que se formulen proyectos para su explotación, pero en manos de la iniciativa privada, principalmente del capital extranjero, y mediante superproyectos carreteros, que por lo altamente costosos y poco redituables, inhiben el desarrollo de la región ístmica.

La conservación y consolidación de la estructura sindical autoritaria y paternalista permitió el mantenimiento del control de los trabajadores ferrocarrileros, por medio de los ya viejos sistemas de trabajo viciados, que llevaban a que los trabajadores se mantuvieran en la apatía sindical y laboral, que permitieran la flexibilización y empeoramiento gradual de sus condiciones de trabajo, y quedaron de algún modo como partícipes del deterioro de los ferrocarriles mediante una especie de consenso cómplice, donde en un círculo vicioso la Empresa y el Sindicato pactaban las nuevas condiciones de trabajo cada vez más en perjuicio de los trabajadores y éstos tácitamente las aceptaban, porque se imponía poco a poco como forma de dominación un consenso cómplice (una especie de complicidad en la que tanto trabajadores, cúpula sindical y empresarial participaban), donde los ferrocarrileros, ante el temor permanente de la represión, formaron astucias de sobrevivencia (como reducciones de las cargas de trabajo y el solapamiento de robos hormiga, entre otras prácticas) que permitieron mantener algunas

⁶⁴ Emilio LOMAS y Oscar CAMACHO GUZMÁN, "La Concesión del Transistmico Deben Aprobarla Ejecutivo y Congreso", en LA JORNADA (México, 7 de septiembre de 1996), nota periodística consultada en Internet, (<http://www.jornada.unam.mx/1996/sep96/960907/transistmico.txt.html>).

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

conquistas sindicales, y así aunque los salarios se deterioraban en su poder adquisitivo, el trabajo era seguro, mucho más seguro que en otras empresas, y lo tenían seguro independientemente de la productividad y la calidad de los servicios, esto aunado al relajamiento de las relaciones laborales que permitían arreglos económicos o administrativos compensatorios y desarrollaban la apatía política de los rieleros. La falta total de democracia sindical, no sólo por lo que respecta al sufragio, sino a la formación de una cultura laboral, sindical y empresarial que permitiera el desarrollo productivo, durante las últimas décadas se impuso gradualmente como forma de dominación hacia los trabajadores, permitiendo el desarrollo del consenso cómplice entre los trabajadores, cúpula sindical y empresarial, que al no permitir la aparición de una cultura democrática degeneró al interior de la Empresa y de la estructura sindical en verdaderos focos de corrupción.

Actualmente el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana es el ejemplo más destacado del corporativismo sindical viciado y de la alianza con el Gobierno Federal, mediante el patrocinio de los intereses políticos de la cúpula sindical con el que fue el partido oficial, el PRI, vía diputaciones y senadurías para los dirigentes sindicales, el uso de cláusulas de exclusión y de otros recursos de poder contra la disidencia sindical y sobre todo, el sostenimiento de la corrupción al interior del Sindicato y de la Empresa, que permitió con facilidad la imposición de políticas ferroviarias de los últimos Gobiernos y facilitó también su privatización. A partir del 1º de febrero de 1995, en que tomó posesión de la Secretaría Nacional del Sindicato rielero el actual dirigente espurio, el charro Víctor Félix Flores Morales, después de elecciones fraudulentas en el que la planilla de su grupo, el mismo grupo de Jorge Peralta Vargas, autodenominado "Democracia Sindical" consiguiera la hegemonía en el Sindicato, fue cuando en realidad comenzó la peor época del sindicato ferrocarrilero en toda su historia. Entre las primeras acciones de Víctor Flores, el peor dirigente charro de toda la escoria sindical que han padecido los ferrocarrileros, está la supresión de talleres en el sistema y los despidos masivos de estos trabajadores, vía los "retiros voluntarios" que se intensificaron desde 1995; en la revisión contractual de 1996 flexibilizó de tal manera el

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Contrato Colectivo de Trabajo, que de 3,045 cláusulas sólo quedaron 208, en la mayor pérdida de los derechos contractuales de los rieleros. La oposición sindical integró una coalición entre el grupo Héroe de Nacozari, lo que quedó del Consejo Sindical Ferrocarrilero de Valentín Campa y militantes del Movimiento Sindical Ferrocarrilero de Demetrio Vallejo, que trataron de oponerse a la privatización, aunque nunca representaron una oposición de peligro al Gobierno, a la Empresa y a la cúpula sindical. La pandilla de Víctor Flores incrementó la represión de forma gansteril contra la disidencia, mediante el uso de la violencia en todas sus formas, de manera que ésta no representara ningún peligro, y por estas acciones y su complicidad con la CTM fue premiado con la presidencia del Congreso del Trabajo en 1996.

Pero el mayor golpe que la dirigencia sindical de Víctor Flores dio a los trabajadores y a la estructura sindical misma fue la terminación de las relaciones de trabajo entre los rieleros y los Ferrocarriles Nacionales de México, a partir de 1997, y en que se dejó en menos de tres años sin trabajadores a la Empresa, lista para ser entregada a la iniciativa privada; las medidas tomadas, que en su conjunto constituyeron el más grande y descomunal despido masivo que haya padecido la clase obrera mexicana en toda la historia del movimiento obrero en México, superior en mucho incluso al enorme despido masivo que sufrieron más de diez mil rieleros en los años de 1930 a 1932, y que es casi nada comparado con el ataque de despidos masivos más reciente, de 1997 a 1999, donde perdieron su trabajo los casi 45,000 ferrocarrileros que trabajaban para la paraestatal. Y hablamos de despidos por que fueron realizados contra la voluntad de los trabajadores, sin que la Empresa acreditara en ningún momento de manera fehaciente la necesidad de tal medida, porque subsiste la materia de trabajo y no se da ninguno de los supuestos que para la terminación de las relaciones de trabajo prevé el artículo 434 de la Ley Federal del Trabajo, y porque se realizó mediante "procesos" ante la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, a escondidas de los trabajadores, violando su derecho de ser oídos y vencidos en juicio, previo a afectar sus derechos. Así, mediante burdos procedimientos colectivos de naturaleza económica, realizados los principales de ellos ante la Secretaría Auxiliar de Conflictos Colectivos, Junta Especial Número IV, de la Junta Federal de Conciliación y

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Arbitraje, en los que la Empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México emplazó al Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana demandando la terminación colectiva de las relaciones de trabajo mediante cuatro principales procesos, celebrada su instrucción y resueltos cada uno en una sola audiencia de menos de una hora de duración (esto cuando cualquier demanda ordinaria que presenta un trabajador ante la misma Junta tarda más de dos y tres años en concluir la sola instrucción), se dieron por terminadas todas las relaciones de trabajo entre la Empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México y sus trabajadores. Los expedientes de los cuatro procesos colectivos de naturaleza económica que se realizaron en el Distrito Federal fueron los números IV-280/97 para el Ferrocarril del Noreste, el IV-842/97 para el Ferrocarril del Pacífico Norte y la Línea Corta Ojinaga - Topolobampo, el IV-193/98 para la Terminal Valle de México y sus líneas cortas, y el IV-786/98 para el Ferrocarril del Sureste, y se encuentran en la Secretaría Auxiliar de Conflictos Colectivos de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje. En todos estos procesos se cuidó que el día de terminación de las relaciones de trabajo fuera el inmediato anterior al día que iniciara operaciones cada una de las nuevas empresas que controlara cada establecimiento de los Ferrocarriles Nacionales, ya en manos de la iniciativa privada, de manera que nunca dejaran de correr los trenes de carga y el servicio por lo tanto no tuviera que suspenderse.

La entrega del servicio ferroviario a la iniciativa privada y la consecuente pérdida de los empleos de los trabajadores de los Ferrocarriles Nacionales de México, no se dio sin embargo, de una forma totalmente pacífica; era evidente que la supresión de muchas líneas cortas por "incosteables" para los nuevos ferrocarriles, al dejar incomunicadas muchas poblaciones y dejar sin transporte barato a la población, generó protestas y actos de apoyo de los pobladores de los lugares a los ferrocarrileros afectados. Así, poco después de anunciarse el 16 de junio de 1997 la supresión del servicio ferroviario en la línea corta México - Cuernavaca - Iguala - Apipitulco, la molestia de la población no se hizo esperar y los pobladores de Iguala, en Guerrero, en apoyo a los ferrocarrileros afectados con la medida, tomaron por la fuerza la estación del ferrocarril en Iguala, junto con dos locomotoras, que posteriormente liberaron. Desde entonces, no hay

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

servicio ferroviario en la línea corta, según los concesionarios de los servicios ferroviarios por incosteable; a pesar de ser tan necesario el servicio para la región, atento a que dicha línea forma parte del proyecto desde los años de la dictadura de Porfirio Díaz, para comunicar a la ciudad de México con Acapulco, y que se dejó inconcluso, la vía impulsaría considerablemente el desarrollo de los estados de Morelos y Guerrero, con gran atraso económico, además de que si se hubiera terminado la línea hasta Acapulco, hubiera podido desarrollar al puerto a tal grado que pudiera hacerlo comercial y no sólo turístico; sin embargo en vez de concluir la vía e impulsar al ferrocarril en este ramal, se cancela el servicio, afectando a la pequeña y mediana industria de la zona.

No fue el único caso de repudio, el día 16 de febrero de 1998, dos días antes de que se entregara físicamente a la iniciativa privada las líneas del que fue el Ferrocarril del Pacífico Norte y la Línea Corta Ojinaga-Topolobampo, como consecuencia de que ese día no se pagaran los salarios de los trabajadores, tres mil ferrocarrileros pertenecientes a la Sección 8 del Sindicato ferrocarrilero en Sonora, iniciaron un paro de labores; el conflicto hizo crisis cuando se enteraron los rieleros que la suspensión de sus salarios se debía a que en los recibos se incluía su finiquito, pues las relaciones de trabajo habían sido terminadas, lo que ocasionó que los trabajadores bloquearan las vías y las vigilaran por turnos durante las veinticuatro horas del día, evitando la salida de trenes de la población rielera de Empalme, Sonora, y extendiéndose el paro y bloqueo de vías en Hermosillo, Nogales, Navojoa y Ciudad Obregón; los finiquitos de los trabajadores de todos modos fueron entregados, en muchos casos con intervención de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, como si se tratara de convenios sin juicio, a la vez que la amenaza de la fuerza pública y la intimidación a los dirigentes de este movimiento, y el hecho de iniciar las contrataciones la nueva empresa llamada Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V., condicionadas desfavorablemente a los inconformes que no encontrarían trabajo si continuaban su paro, hicieron que la tensión gradualmente fuera perdiendo fuerza.

En el Distrito Federal, cuando le dieron por terminadas las relaciones de trabajo a los talleristas de la Casa Redonda de la Terminal Valle de México el 17 de julio

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

de 1997, iniciaron éstos un movimiento de resistencia⁶⁵, desgraciadamente sin mayor trascendencia para la Empresa, en tanto se trató de una minoría de los trabajadores, pero que comenzó a cobrar cierta fuerza cuando comenzaron los despidos mediante la obligación de firmar finiquitos para todos los trabajadores de la Terminal ferroviaria, muchos de los trabajadores se negaron a firmar los finiquitos y se unieron al movimiento de resistencia de los talleristas de Casa Redonda; por desgracia este descontento, al manifestarse aisladamente, no tuvo mayores repercusiones, y las relaciones de trabajo de todos modos fueron terminadas mediante las jubilaciones o las liquidaciones forzosas, en cumplimiento al inconstitucional laudo dictado previamente por la Secretaría Auxiliar de Conflictos Colectivos, Junta Especial Número Cuatro, de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje.

Muchos jubilados comenzaron a organizarse fuera del organismo sindical, como muestra de su descontento por su situación laboral y en señal de repudio a la dirigencia sindical; así surgieron organizaciones ajenas al Sindicato ferrocarrilero, como la Comisión de Trenistas de la División México - Querétaro, la Comisión de Jubilados de los Reyes Iztacala, la Comisión Pro-Defensa del Contrato Colectivo de Trabajo, el Grupo Insurgencia Rielera, y la Coalición de Lucha de los Jubilados de las Secciones 15, 16 y 17, las secciones del Sindicato ferrocarrilero en el Distrito Federal, organizaciones todas que sin embargo, a pesar de que no han logrado reunir a toda la oposición rielera y tan sólo constituyen una tímida oposición incapaz de enfrentar abiertamente al líder espurio Victor Flores, representan sin embargo ya un primer intento de organización, aunque tardía, para defender sus derechos, si no como trabajadores activos de los Ferrocarriles Nacionales de México, sí como jubilados del organismo público descentralizado.

En Guadalajara, Jalisco, el 12 de marzo de 1998, los ferrocarrileros jubilados tomaron las instalaciones que fueron de los Ferrocarriles Nacionales de México, y que para esa fecha ya pertenecía a la nueva empresa, FERROMEX, S.A. de C.V., e

⁶⁵ Salvador ZARCO, *La Privatización Ferrocarrilera. La Resistencia Continúa*, nota consultada en Internet, (<http://www.uom.edu.mx/trabajadores/06priva.html>).

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

iniciaron un plantón en la puerta de entrada, impidiendo el paso tanto para entrar como para salir de las instalaciones, dejando adentro del inmueble a siete empleados e impidiendo que les llevaran alimentos; los jubilados manifestaron así su descontento con la creación del fideicomiso para el pago de sus pensiones jubilatorias y exigieron que incrementaran el monto de sus pensiones⁶⁶; contra los inconformes la Empresa procedió penalmente, y aunque la manifestación y el bloqueo en Guadalajara sólo duraron unos días, el repudio de los rieleros a las medidas que los dejaron sin trabajo, era evidente sin embargo, en todo el sistema ferroviario.

Las muestras de descontento, al resultar aisladas y no aglutinar a la mayoría de los ferroviarios, en sí no representaron mayor problema ni para la empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México ni para el Gobierno Federal, y facilitó a la cúpula sindical el uso de la violencia para amedrentar y desarticular esta tímida oposición. Como premio a su servilismo, por dejar a los Ferrocarriles Nacionales de México sin trabajadores, por facilitar los procesos de privatización del servicio ferroviario y por terminar con el Contrato Colectivo de Trabajo más grande de las industrias de México, el "líder" espurio Víctor Flores fue premiado con una diputación en la LVII Legislatura del Congreso de la Unión, representando un distrito electoral del estado de Veracruz, diputado priísta, desde luego, y en cuyo ejercicio de funciones protagonizó desde la Cámara de Diputados varios actos escandalosos y ridículos, baste recordar cuando quitó a otro diputado una máscara de cerdo durante un informe presidencial de Ernesto Zedillo, o cuando entró al recinto legislativo con numerosos golpeadores para interrumpir una cesión donde el entonces director de los Ferrocarriles Nacionales, Luis de Pablo, tendría que explicar la situación de los trabajadores con respecto a las privatizaciones del servicio ferroviario. Pero previo a ocupar su premio en la Cámara de Diputados, Víctor Flores aseguró su mayor estancia como secretario nacional del Sindicato, convocando un año antes de lo que prevén los estatutos sindicales, a la XX Convención Nacional Sindical

⁶⁶ José DÍAZ y Manuel BAEZA, "Inconformes Mantienen el Bloqueo a Oficinas del Tren", en PERIÓDICO PÚBLICO, periódico de Jalisco (Guadalajara, 13 de marzo de 1998), nota periodística consultada en Internet, (<http://www.publi.com/news/1998/0313/c06.htm>).

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Ordinaria, donde en complicidad con los 39 delegados de las secciones sindicales, modificó los estatutos del Sindicato para permanecer tres años más, hasta el año 2001, en la Secretaría Nacional del Sindicato sin convocar a elecciones.

Sin embargo, en un tiempo, el dirigente espurio llegó a contemplar la posibilidad de desaparecer el Sindicato ferrocarrilero, con motivo de las jubilaciones y liquidaciones masivas que dejaron sin trabajadores a los Ferrocarriles Nacionales de México, y fundar en lugar del Sindicato una "Unión Nacional de Trabajadores Ferrocarrileros"⁶⁷, a propuesta posiblemente de las nuevas empresas ferroviarias, a fin de flexibilizar aún más las condiciones laborales, y vender los edificios sindicales que hay por todo el país. Sin embargo, tal medida no fue necesaria, después de todo el líder charro cuenta con el control absoluto de la organización sindical, está asegurando su permanencia vitalicia en la Secretaría Nacional del Sindicato y aunque ya no cuenta como antes con la complicidad de la Dirección de los Ferrocarriles Nacionales de México, por encontrarse actualmente sin trabajadores y en proceso de liquidación, en cambio sí cuenta con el apoyo de las nuevas empresas ferroviarias, a cambio de haber celebrado contratos colectivos sumamente flexibles de escasas 38 cláusulas y de facilitar reajustes masivos de personal en las nuevas empresas. La posible extinción del Sindicato, en esas condiciones resulta innecesaria y hasta le conviene a Víctor Flores que siga existiendo en tanto siga siendo su esfera de poder, donde a costa de los ferrocarrileros ha amasado una cuantiosa fortuna, y ha adquirido numerosas propiedades en Veracruz, como huertos, villas, ranchos y discotecas entre otras, mediante diversos ilícitos y actos de corrupción, como la indiscriminada disposición que hace de los fondos sindicales, la venta de algunos edificios sindicales cuyo dinero no ingresó al Sindicato y la quiebra de una sociedad mutualista administrada por el Sindicato, llamada "Previsión Obrera", y encargada del pago de los seguros de vida de los miembros sindicalizados en caso de fallecimiento, además de disponer de los terrenos del deportivo de los trabajadores ferrocarrileros ubicado en el

⁶⁷ Elizabeth VELASCO, "Quieren Desaparecer el Sindicato Ferrocarrilero", en LA JORNADA, (México, 14 de septiembre de 1998), nota periodística consultada en Internet, (<http://www.jornada.unam.mx/1998/sep98/980914/quieren.html>).

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Distrito Federal frente a la avenida Ceilán, para la construcción de viviendas que no han sido destinadas a los ferrocarrileros, sino que fueron vendidas a particulares ajenos al Sindicato ferrocarrilero. Y para asegurar su permanencia en la Secretaría Nacional de Sindicato, Víctor Flores convocó nuevamente a otra Convención Nacional Sindical en el año 2001, a fin de modificar nuevamente los estatutos sindicales para permanecer cinco años más, hasta el 2006, sin necesidad de convocar a elecciones, permaneciendo vitaliciamente en el cargo sindical, por lo que, de concluir con este nuevo periodo, se convertiría en el dirigente que más tiempo ha permanecido en la Secretaría Nacional del Sindicato ferrocarrilero, aunque violentando el derecho, y en detrimento de los ferrocarrileros y de su Sindicato, que una vez llegó a ser el más combativo de México y que ahora no es ni la sobra de lo que fue.

Las liquidaciones y jubilaciones forzosas que dejaron sin trabajo a todos los ferrocarrileros del país, con excepción de una mínima parte de los rieleros contratados por las nuevas empresas privadas, y en condiciones de trabajo mucho más desfavorables respecto de las que existían en la paraestatal, evidentemente generaron malestar e inconformidad entre los ferrocarrileros, que desorganizados, no pudieron representar una oposición de consideración a quienes violaron sus derechos laborales, por lo que prácticamente como una última opción, los ferrocarrileros de todo el sistema saturaron de demandas laborales todas las Juntas Especiales de la Federal de Conciliación y Arbitraje por donde estuviera el sistema ferroviario y hubiera trabajadores liquidados o jubilados del organismo descentralizado. El personal que fue indemnizado, principalmente demandó y todavía demandan el otorgamiento de la jubilación, sobre todo cuando estaban próximos por unos meses a reunir el mínimo de antigüedad necesario para tener derecho al beneficio jubilatorio, y los ferrocarrileros que sí fueron jubilados, principalmente demandaron y en muchos casos siguen demandando el ajuste y el pago de diferencias de su pensión jubilatoria que consideran inferior a la que les corresponde, y que indudablemente es sumamente baja, atento a que la Empresa jubiló a todo su personal, con algunas excepciones, en los términos del propio Contrato Colectivo de Trabajo, que contempló siempre topes jubilatorios notoriamente bajos, como el último que se pactó en 1998, para

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

que ninguna pensión jubilatoria que otorgara la Empresa excediera del monto de \$2,000.00 mensuales. El hecho de que siempre existieran tope máximos para las jubilaciones con montos sumamente bajos, y que no siempre se aplicaron a todos los trabajadores, privilegiando a una parte de éstos con pensiones de cuantías mucho mayores, siempre fue motivo de protestas y fue también el principal motor de la enorme cantidad de demandas que se presentaron después de las terminaciones colectivas de las relaciones de trabajo, y que aún continúan presentándose y tramitándose en las Juntas Especiales de la Federal de Conciliación y Arbitraje, esto además de la indiscutible necesidad que tienen estos jubilados de recibir una pensión mayor para que puedan tener un nivel económico al menos un poco decoroso.

Para el pago de las jubilaciones, previendo al desaparición de la Empresa, se constituyó un fideicomiso para tal fin, el 19 de diciembre de 1997, siendo el fideicomitente Ferrocarriles Nacionales de México y la fiduciaria Nacional Financiera, S.N.C.; el fideicomiso se encargaría del pago de las pensiones a los ferrocarrileros jubilados una vez extinguida la Empresa, dicho fideicomiso se constituyó con la cantidad inicial de 13,500 millones de pesos, que representó el 73.1% del productos de las concesiones del servicio ferroviario, que debe ser invertido en instrumentos de deuda gubernamentales o bancarios, y que según llegó a declarar en el año 2000 el Director de la paraestatal, Ramiro Sosa Lugo, con los resultados de las inversiones el fideicomiso tenía fondos de 16,200 millones de pesos, según sus propias declaraciones, suficientes para los 56,372 jubilados que tenía la Empresa en el año 2000, aunque también se contempló que en el supuesto de que los fondos fideicomitados resulten insuficientes éstos pueden incrementarse con fondos públicos federales; la Empresa ha estado cubriendo las pensiones por medio de transferencias de recursos del fideicomiso, hasta en tanto se totalice la extinción del organismo, ya decretada también. Los fondos aparentemente han resultado suficientes, atendiendo a que a pesar de que todos los honorarios, sumamente cuantiosos, de la fiduciaria, y las pensiones de los ferrocarrileros jubilados, eran cubiertos con fondos del fideicomiso, y aún así el patrimonio fideicomitado logró incrementarse con las reinversiones del capital, según las declaraciones del director de la paraestatal en el año

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

2000, reportando ganancias de \$2,700 millones de pesos; sin embargo en la actualidad no se cuenta con la totalidad del patrimonio fideicomitado, atento a que como consecuencia de una modificación al contrato original de fideicomiso del 17 de diciembre de 1998, en que se estableció que los recursos del fideicomiso pueden destinarse al otorgamiento de créditos a favor del Gobierno Federal, el Gobierno de Ernesto Zedillo no perdió la oportunidad de solicitar un crédito para disponer del dinero fideicomitado, por el monto de \$13,500 millones de pesos, realizando como única amortización la transmisión de acciones que representan la participación de Ferrocarriles Nacionales de México en la empresa Transportación Ferroviaria Mexicana, S.A. de C.V., por un valor de \$480 millones de pesos, esto es, que ya se dispuso del dinero fideicomitado para un fin distinto del de pagar las jubilaciones a los ferrocarrileros, y es muy probable que en poco tiempo tengan que destinarse al fideicomiso recursos públicos federales. El contrato de Fideicomiso fue modificado en su totalidad el 26 de septiembre de 2000, donde reconoció como fideicomisarios a los 56,372 jubilados que había en ese año, y la forma como Ferrocarriles Nacionales de México incrementará los fondos del fideicomiso en caso de ser condenado por la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje a pagar alguna pensión jubilatoria más o a incrementar alguna ya existente; aunque dejó vigente la misma disposición de celebrar créditos con el Gobierno Federal con el patrimonio fideicomitado, por lo que la posibilidad que los Gobiernos en turno sigan disponiendo del dinero del fideicomiso, sigue vigente.

Concluidos los procesos de licitación en su mayoría y creado el fideicomiso para el pago de las jubilaciones a los ferrocarrileros, al presidente Ernesto Zedillo parecía urgirle la extinción formal del organismo, y el 9 de diciembre de 1999 envió al Senado un proyecto de decreto para extinguir a la Empresa y abrogar su Ley Orgánica; el proyecto de decreto de Zedillo abundaba en cifras relativas a la inversión que realizarían los nuevos concesionarios, los "beneficios" que traía la privatización, en inversiones, eficiencia y modernización, en generar supuestamente empleos, sin precisar cuántos, pero no aclaraba nada relativo al fondo de jubilaciones ni de los pasivos laborales del organismo

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

descentralizado⁶⁸. Sin embargo, debido a la oposición de varios senadores del Partido de la Revolución Democrática y del Partido Acción Nacional, que en ese momento se negaron a legislar “al vapor”, ante la víspera del cierre de ese período ordinario de cesiones, en ese momento la iniciativa no prosperó, pues la iniciativa de decreto de Zedillo presentaba varias deficiencias⁶⁹ entre otras: existían entonces varios tramos de vía por concesionar; no se precisó el destino de los activos de la Empresa, en su mayoría inmuebles y terrenos que no se habían determinado en su totalidad cuántos, de qué dimensiones y de qué valores; estaba pendiente de determinar el destino del 25% de las acciones de la Terminal Ferroviaria del Valle de México, S.A. de C.V., creada con participación de las nuevas empresas y de los Ferrocarriles Nacionales de México, que cedería su participación a la otra empresa que se creara para administrar el Ferrocarril del Sureste, no estaba constituida la empresa pública descentralizada que administraría la vía férrea del Istmo de Tehuantepec; tenía pasivos ecológicos por alterar el entorno en las zonas donde estuvieron los talleres, y sobre todo no especificaba cómo cumpliría con sus pasivos laborales, entonces con aproximadamente 25 mil demandas laborales pendientes de resolverse en las diversas Juntas Especiales de la Federal de Conciliación y Arbitraje, además de no especificar los términos en que quedaría el fideicomiso encargado del pago de las jubilaciones, pues de las modificaciones que se hicieron en 1998 al contrato de Fideicomiso se pretendió que participaran en el Comité Técnico del mismo representantes sindicales nombrados por Víctor Flores, el dirigente sindical charro que no vacilaría en disponer para su beneficio del patrimonio del Fideicomiso; ante tales deficiencias, en ese momento por fortuna la iniciativa no prosperó, y tuvo que discutirse en otro período de cesiones.

Tuvo que realizarse el inventario completo de los bienes de la Empresa, concluir las concesiones del servicio ferroviario, constituir la paraestatal encargada de la

⁶⁸ Andrea BECERRIL, “*Propone Zedillo la Supresión Definitiva de Ferronales*”, en LA JORNADA, (México, 10 de diciembre de 1999), p. 7. También en “*Ernesto Zedillo propone la desaparición de Ferronales*”, en EL INFORMADOR, periódico de Jalisco, (Guadalajara, 10 de diciembre de 1999), nota periodística consultada en Internet, (<http://www.informador.com.mx/Lastest/Dic99/10Dic99/10pr10b.htm>).

⁶⁹ Andrea BECERRIL, “*Frenan PAN y PRD Liquidación de Ferronales para el Lunes*”, en LA JORNADA (México, 11 de diciembre de 1999), p. 7.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

administración y operación de la vía del Istmo de Tehuantepec, y modificar en su totalidad el contrato de Fideicomiso para el pago de las jubilaciones, para que pudiera enviarse nuevamente al Congreso de la Unión el proyecto de decreto para extinguir a los Ferrocarriles Nacionales de México. Fue hasta el día 26 de abril de 2001 cuando nuevamente se suscribió el decreto por el que se extinguió a Ferrocarriles Nacionales de México y se abrogó su Ley Orgánica, presentado al Congreso de la Unión ya por la administración de Vicente Fox, esta vez sí fue aprobado, y se publicó en el Diario Oficial de la Federación el día 4 de junio de 2001, entrando en vigor al día siguiente; el decreto sin embargo presentó una contradicción, en el sentido de que su artículo 1º estableció decretar la extinción de Ferrocarriles Nacionales de México, para agregar en el mismo artículo que el organismo seguirá conservando su personalidad jurídica para efectos del proceso de liquidación; esto es, si los Ferrocarriles Nacionales de México ya no operaban ningún tren, ni tenían a ningún trabajador, en realidad, de hecho ya sólo existían desde septiembre de 1999 para efectos del proceso de liquidación, además de que si el decreto primero extingue al organismo y después establece que seguirá existiendo únicamente para efectos del proceso de liquidación, en realidad estableció que sigue teniendo personalidad jurídica y sigue por lo tanto existiendo, aunque ya sea en liquidación, en consecuencia sigue obligándose respecto de las jubilaciones que debe pagar a sus ex trabajadores, pagando de hecho las pensiones por medio de disposiciones mensuales de dinero del fideicomiso. El organismo liquidador designado fue el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, Sociedad Nacional de Crédito, Institución de Banca de Desarrollo (BANOBRAS). Ferrocarriles Nacionales de México, sin embargo, seguirá existiendo en tanto termine de liquidar su todavía enorme patrimonio, y en tanto tenga que dar cumplimiento a laudos de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, en caso de sea condenado el organismo al pago de prestaciones de sus ex trabajadores, por así haberse obligado para liberar de tal carga al Fideicomiso para el pago de jubilaciones.

Los dueños de las nuevas empresas ferroviarias, creadas con motivo de las concesiones del servicio ferroviario realizaron, sin duda, el más atractivo negocio que jamás hubieran imaginado, al recibir el sistema ferroviario sin pasivos y sin obligaciones

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

laborales ni de ninguna otra índole; Ferrocarriles Nacionales de México entregó físicamente los servicios de las líneas concesionadas sin ningún trabajador activo, pues todo su personal lo liquidó o jubiló contra la voluntad de los propios trabajadores afectados, y además continuó obligándose respecto del pago de las jubilaciones de su personal, buscando por un lado evitar las molestas sustituciones patronales que tanto incomodan y asustan a la burguesía mexicana y extranjera, y además cuidó que las liquidaciones y jubilaciones se realizaran justo un día antes de que entraran en funciones las empresas creadas con el capital privado, de manera que además de la embestida que sufrieron los trabajadores al perder su trabajo y ser vulnerados sus derechos laborales, el servicio ferroviario nunca se suspendió, pues con excepción de unos cuantos incidentes aislados ocurridos por las protestas de los trabajadores afectados que no significaron mayor problema, el servicio ferroviario nunca se vió interrumpido por la privatización.

De esta manera, los empresarios, que siempre se quejaron de las deficiencias del servicio ferroviario por la administración estatal, y además, históricamente han sido siempre los beneficiarios de las incongruentes y bajas tarifas del transporte de flete por ferrocarril, recibieron ahora el sistema ferroviario que siempre se sostuvo por el esfuerzo de los trabajadores ferrocarrileros y con los impuestos del pueblo mexicano, sin pasivos de ningún tipo, con ventajas económicas atractivas y además con la facilidad de contratar el personal que necesitaran en plena libertad y con nuevas condiciones de trabajo mucho más flexibles que las que existieron bajo la vigencia del Contrato Colectivo de Trabajo que el Sindicato de los trabajadores tenía celebrado con la paraestatal; ahora los empresarios cuentan los atractivos mercados cautivos, pueden contratar la fuerza de trabajo mínima que necesitan con nuevas condiciones de trabajo mucho más flexibles y perjudiciales a los trabajadores, y la pueden controlar con la tradicional medida patronal de la amenaza de despido, con salarios determinados a gusto de la parte patronal, con condiciones de trabajo precarias, con un Gobierno presto para entrar en acción y salvar a las empresas en situaciones de riesgo, como tuvo oportunidad de demostrarlo con las protestas obreras ante las pérdidas de los empleos de los ferroviarios, y por si fuera poco, con un Sindicato totalmente charro, abiertamente

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

accesible a los intereses patronales, sin importar que atente contra los intereses de los trabajadores.

En tales condiciones, y ante el hecho de que los empresarios no están obligados de facto a atender ninguna medida de interés social, pronto iniciaron los desalojos masivos en viviendas ubicadas en terrenos que pertenecían a los Ferrocarriles Nacionales de México, a pesar de que los terrenos no formaron parte de la concesión, pues sólo les fue entregado el servicio ferroviario, instalaciones y equipo rodante; de esta manera, la Terminal Ferroviaria del Valle de México, S.A. de C.V., inició los desalojos de ex trabajadores de vía jubilados y liquidados de los Ferrocarriles Nacionales de México de los carros campamento (vagones de ferrocarril acondicionados como casas), a pesar de que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes les concediera el derecho de uso de vía, y anteriormente hubieran celebrado contratos de arrendamiento, vigentes durante décadas, con los Ferrocarriles Nacionales de México⁷⁰. La empresa Ferromex, S.A. de C.V., inició durante el año 2000 en Jalisco las mismas medidas para desalojar a los ex trabajadores de los Ferrocarriles Nacionales de México de los terrenos que ocuparon cerca de las vías del ferrocarril, y que mientras operó la paraestatal nunca tuvieron ningún problema, durante décadas, por ocupar en arrendamiento esos terrenos⁷¹. Además de los desalojos masivos de las nuevas empresas por todo el país, con el pretexto de que por un decreto federal se liberaron los terrenos junto a las vías del ferrocarril; la flexibilidad que ahora tiene la iniciativa privada para contratar y despedir personal ha llevado en todas las empresas a reducir su personal alegando malas condiciones económicas y exceso de personal, mediante la práctica de las renunciaciones y finiquitos elaborados unilateralmente por las empresas para obligar a los trabajadores a firmarlos, después de ver el éxito que tal medida tuvo en los Ferrocarriles Nacionales de México de 1997 a 1999, además de retrasar ahora el pago de salarios y aguinaldos; la empresa Ferromex, S.A. de C.V. en

⁷⁰ Sandra PALACIOS "Una Empresa que Suple a Ferronales Amenaza con Desalojarlos de un Predio, Hoy Dejarían sin Vivienda a Ex Trabajadores del Riel", en LA JORNADA, (México, 14 de febrero de 2000), nota periodística consultada en Internet, (<http://www.jornada.unam.mx/2000/feb00/000214/cap2.html>).

⁷¹ José DÍAZ BETANCOURT "Protesta Contra Ferromex, Jubilados Reclaman Terrenos Junto a las Vías del Tren en Tlajomulco", en PERIÓDICO PÚBLICO, periódico de Jalisco (Guadalajara, 14 de julio de 2000), nota periodística consultada en Internet, (<http://www.publi.com/news/2000/0714/c09.htm>).

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

1998 sólo contrató al 80% del personal que en la troncal que opera ocupó los Ferrocarriles Nacionales de México, dejando sin trabajo a 2600 trabajadores, y en poco tiempo, inclusive desde ese mismo año, inició la reducción masiva de su personal⁷², lo mismo ocurrió con las demás empresas, que contrataron sólo una parte del personal que ocupó Ferrocarriles Nacionales de México, y pronto inició los reajustes masivos de su respectivo personal, personal que para entrar a trabajar a la empresa de que se trate, tuvo que "comprar" al Sindicato la recomendación para ocupar una plaza, sólo en la Terminal Ferroviaria del Valle de México, S.A. de C.V., la escoria sindical a cambio de incluir a los trabajadores en la lista para ingresar a laborar en 1998, le cobró a cada ferrocarrilero diez mil pesos.

Supuestamente es a la mayor capacidad administrativa de la iniciativa privada lo que llevó a privatizar los servicios ferroviarios, sin embargo en estos cinco años donde el capital privado comenzó a administrar ferrocarriles, no se ha demostrado mayor eficiencia, ni se ha visto ningún resultado digno de consideración de las grandes inversiones que se supone se realizarían para modernizar los ferrocarriles mexicanos; y hasta ahora, a pesar de la prolongada situación de ruina de los ferrocarriles y de la existencia de sistemas de trabajo viciados entre el personal ferrocarrilero, han sido los mismos trabajadores quienes han logrado mantener funcionando los ferrocarriles, aún con la pérdida de sus derechos laborales contractuales y el constante deterioro de sus salarios. Lo cierto es que, además de los viejos vicios de origen que tienen los ferrocarriles mexicanos desde su construcción hace más de cien años, de haber sido creadas las rutas para favorecer a intereses ajenos a los nacionales, dejando incomunicadas grandes porciones de nuestro territorio; es un hecho también que las privatizaciones de los servicios ferroviarios no se hicieron para favorecer nuestra integración nacional, sino

⁷² Guillermina NAVARRO y Armando TALAMANTES, "Ferromex no Recontratará más Personal, De los 13 mil Empleados que Había en el Pacífico Norte, 20 por ciento Quedaron Fuera", en PERIÓDICO PÚBLICO (Guadalajara, 16 de julio de 1998), nota periodística consultada en Internet, (<http://www.publi.com/news/1998/0716/e04.htm>); y "Escamotea Salario y Aguinaldo, Denuncian Trabajadores a Ferrocarril Mexicano" en EL INFORMADOR, (Guadalajara, 27 de diciembre de 1999), nota periodística consultada en Internet, (<http://www.informador.com.mx/Lastest/Dic99/27Dic99/271o02b.htm>); periódicos de Jalisco.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

únicamente para favorecer a los grandes capitales, principalmente norteamericanos; con la supresión de los servicios "express" que transportaban flete de menos de carro completo y cuyo servicio era utilizado por micro y pequeños empresarios que se encontraban alrededor de las 400 estaciones de este servicio que fueron suprimidas entre 1993 y 1997, en realidad ocasionó una severa lesión al desarrollo de nuestro mercado interno, minando el desarrollo regional y acabando con uno de los fines de los Ferrocarriles Nacionales que era integrar económica y socialmente a la nación; la medida que únicamente favoreció a los grandes capitales, gradualmente nos ha hecho más dependientes del comercio exterior, principalmente del capital norteamericano. Puede notarse que la privatización de los servicios ferroviarios inhibe el desarrollo de nuestro mercado interno, no contribuye a nuestra integración nacional y lesiona gradualmente nuestra soberanía, al hacernos cada vez más dependientes del comercio exterior, principalmente con Estados Unidos.

Sin embargo las nuevas empresas no han logrado hacer que los ferrocarriles sean el gran negocio que el capital privado pensó, la principal razón, que al parecer no tomaron en cuenta, es que desde su creación, los ferrocarriles mexicanos nacieron y han vivido en la quiebra, consecuencia de una planeación incongruente y ajena a los intereses nacionales; basta ver el mapa de nuestra actual red ferroviaria para notar que nuestras principales troncales comunican el centro del país con nuestra frontera norte, de ahí que los principales interesados en participar en las licitaciones de los servicios ferroviarios desde 1997 hayan sido los grandes consorcios ferrocarrileros norteamericanos, y con una red ferroviaria con semejante limitación es fácil deducir que tampoco favorece la comunicación entre nuestros centros de producción con los de distribución y de consumo; nuestras principales líneas ferroviarias atraviesan grandes zonas áridas y desérticas donde muy poco se produce que podamos comercializar a cambio de la gran cantidad de productos norteamericanos importados que se transportan por dichas líneas; así, al igual que hace cien años nuestras líneas ferroviarias siguen siendo las mismas que atraviesan grandes zonas desérticas e improductivas, como el tramo de San Luis Potosí a Saltillo, que atraviesa aproximadamente 390 kilómetros de desierto; de Torreón a Ciudad Juárez con aproximadamente 737 kilómetros; de Monterrey a Nuevo Laredo, con 268 kilómetros, y

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

hay otros similares, donde el ferrocarril desde entonces no recogía ni distribuía, como no recoge ni distribuye actualmente un volumen de flete que haga costear su operación. En estas condiciones es sumamente difícil pensar en que los ferrocarriles mexicanos puedan contribuir a nuestra integración nacional y a desarrollar un mercado interno.

No sólo es el hecho de haber recibido el régimen de la Revolución un sistema ferroviario del porfiriato mal trazado e incompleto la causa de la permanente crisis de los ferrocarriles; sino también el hecho de que a lo largo del siglo XX, gradualmente se fue perdiendo el interés por este medio de transporte, relegándolo a segundo plano. De ahí que hayan fracasado los pocos intentos por completar la red ferroviaria construyendo las rutas transversales que hacen falta. El creciente interés por la carretera, llevó a que los Gobiernos no destinaran recursos para la construcción de nuevas líneas ferroviarias, cediendo a presiones de los industriales nacionales y extranjeros, para favorecer a la industria automotriz, aunque en perjuicio de la industrialización general del país. Es fácil deducir las enormes ventajas del ferrocarril respecto del transporte carretero para promover el desarrollo industrial, de la agricultura y de todas las actividades productivas, cuando un solo tren con tres o cuatro locomotoras y con un personal muy reducido puede arrastrar más de cien carros con miles de toneladas de flete, y que el mismo flete transportado por carretera requiere de más de doscientos trailers con un personal muy numeroso y miles de litros de combustible, además del desgaste de caminos y llantas, y los gastos en innumerables refacciones; el desplazamiento del ferrocarril por el autotransporte es sumamente costoso, y esto inhibe nuestro desarrollo económico. Los países industrializados, verbigracia, los Estados Unidos, formaron su poderío económico en base a los ferrocarriles, la misión de las carreteras simplemente es la de complementar el sistema vial, no sustituirlo; un país para poder desarrollarse industrialmente en óptimas condiciones requiere de un sistema de transporte eficiente y barato, y el autotransporte por su altísimo costo no es la alternativa.

Al terminar la dictadura de Porfirio Díaz, la red ferroviaria mexicana contaba con 19,280 kilómetros de vías férreas, actualmente la red ferroviaria sólo cuenta

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

en total con 26,000 kilómetros de vía, de los cuales alrededor de 2,000 kilómetros son vías particulares pertenecientes a industrias y otros 4,000 kilómetros aproximadamente son vías secundarias, pertenecientes a patios y escapes, por lo que prácticamente se sigue tratando de la misma red del porfiriato, aumentada en una mínima proporción a los aproximadamente 20,000 kilómetros restantes, de vías principales. El impulso industrial de un país debe darse promoviendo el transporte de la producción primariamente por ferrocarril por las poderosas razones económicas que representa, y después complementarse con el autotransporte, y no a la inversa como ha ocurrido en México.

La ancestral crisis económica de los ferrocarriles mexicanos no se solucionará con el sólo hecho de concesionar el servicio a la iniciativa privada y esperar a que lleguen, como por arte de magia, las anheladas inversiones, que se antoja sumamente difíciles de llegar ante el desinterés de los industriales de crear nuevas rutas ferroviarias para que después las vías automáticamente pasen al dominio de la nación, en los términos de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario; ante todo, es necesario primero que se reconozca la importancia que los ferrocarriles tienen en el desarrollo económico no sólo de México, sino de cualquier país; y que dentro de los ferrocarriles, sean administrados por organismos descentralizados o por la iniciativa privada, se corrijan los viejos vicios de origen, se regule el sistema de tarifas de manera congruente con los gastos de explotación a fin de que puedan reportar utilidades, hace falta impulsar la construcción de carros y coches ferroviarios en México, en vez de bloquear y entorpecer dicha industria como ocurría con la Constructora de Carros de Ferrocarril de Ciudad Sahagún, y con ello se debe buscar también eliminar las costosas rentas de equipo ferroviario del exterior, buscar la manera de iniciar la construcción de locomotoras en México para dejar de depender del mercado norteamericano, y en todo caso, que se busque un modo viable para que se pueda impulsar, por el Gobierno o por el capital privado, la construcción de nuevas rutas que unan centros de producción con los de población, distribución y consumo, que tanta falta han hecho durante todo el siglo XX y siguen haciendo falta; pues sólo así podremos esperar un verdadero desarrollo económico en nuestro país, de otro modo nuestro

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

desarrollo industrial seguirá estancado, y nuestra economía seguirá siendo cada vez más dependiente del capital extranjero, como hasta ahora ha ocurrido.

La situación de los trabajadores ferrocarrileros es la que sí cambió, lamentablemente en un notorio perjuicio de los rieleros; de haber sido el Sindicato de los ferroviarios a principios y mediados del siglo XX el más combativo de México, quedó en la actualidad como el peor ejemplo del charrismo sindical, que facilitó al Gobierno Federal y a la burguesía desde 1997 y hasta 1999, realizar el más grotesco despido masivo de que tenga registro la historia de México, disfrazado en términos de legalidad, en el que los ferrocarrileros, divididos y desorganizados, al no representar así ninguna oposición de consideración, fueron obligados a rescindir y terminar sus contratos de trabajo, unos al ser obligados a firmar contra su voluntad las "renuncias voluntarias" que contenían sus recibos finiquitos, y otros al ser obligados a recibir su jubilación, es decir, que fueron obligados a ejercer su derecho de jubilación contra su voluntad; todo porque al Gobierno del Dr. Ernesto Zedillo parecía urgirle extinguir al organismo público descentralizado de los Ferrocarriles Nacionales de México, concesionar vía la licitación pública el servicio ferroviario y entregarlo así a la iniciativa privada; desde luego sin trabajadores, pues nuestra delicada y exigente burguesía no iba a aceptar una sustitución patronal con el Contrato Colectivo de Trabajo más grande de México, por lo que al parecer fue preferible la medida de las liquidaciones y jubilaciones forzosas, contratando como de nuevo ingreso a una mínima parte del personal rielero, y condenando a la mayoría de los ferrocarrileros y sus familias al desempleo y al hambre.

Actualmente las nuevas Empresas ferroviarias, creadas a partir de 1997, tienen pactado con el Sindicato de sus trabajadores, sometido por medio de su dirigente espurio en turno Víctor Flores Morales, Contratos Colectivos de escasas 35, 37 y hasta 62 cláusulas, que no son ni la sombra de las más de 3,045 cláusulas que tuvo el Contrato Colectivo celebrado con los Ferrocarriles Nacionales de México, en eso quedaron cien años de luchas ferrocarrileras; desde luego que los nuevos contratitos ya no contemplan el derecho de los rieleros a la jubilación, los ferrocarrileros han perdido en las nuevas

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

contrataciones su derecho jubilatorio, que fue una conquista resultado de sus movimientos obreros y con casi ochenta años de vigencia. En tales condiciones, totalmente adversas en la actualidad para los trabajadores ferrocarrileros, sólo organizándose y luchando es como podrán liberar a su Sindicato de la escoria charra que padecen, ya una vez lo consiguieron, durante las huelgas ferrocarrileras de 1958 y 1959, que tienen de ejemplo y como parte de su historia; y de igual modo, corresponde a las nuevas generaciones de ferrocarrileros luchar por que nuevamente puedan conquistar este derecho, el de la jubilación, arrebatado por la burguesía, y a los jubilados defender este derecho que tienen todavía de gozar de seguridad económica en su vejez.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

CAPÍTULO IV

**LA NORMATIVIDAD EXISTENTE EN LOS DIVERSOS
CONTRATOS COLECTIVOS DE TRABAJO Y EN CONVENIOS
CELEBRADOS ENTRE LA EMPRESA FERROCARRILES
NACIONALES DE MÉXICO Y EL SINDICATO DE
TRABAJADORES FERROCARRILEROS DE LA REPÚBLICA
MEXICANA, RESPECTO DEL DERECHO DE JUBILACIÓN.**

- 1.- DERECHO AL BENEFICIO JUBILATORIO.
- 2.- SUPUESTOS EN LOS QUE LA EMPRESA DEBE OTORGAR A SUS TRABAJADORES EL BENEFICIO DE LA JUBILACIÓN.
- 3.- CÁLCULO DEL MONTO DE LAS PENSIONES JUBILATORIAS.

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

CAPÍTULO IV

LA NORMATIVIDAD EXISTENTE EN LOS DIVERSOS CONTRATOS COLECTIVOS DE TRABAJO Y EN CONVENIOS CELEBRADOS ENTRE LA EMPRESA FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO Y EL SINDICATO DE TRABAJADORES FERROCARRILEROS DE LA REPÚBLICA MEXICANA, RESPECTO DEL DERECHO DE JUBILACIÓN.

1.- DERECHO AL BENEFICIO JUBILATORIO.

La pensión por jubilación de los trabajadores de la Empresa Ferrocarriles Nacionales de México, es una prestación contractual o extralegal resultado de las luchas sindicales de los ferrocarrileros. La pensión por jubilación para todos los ferrocarrileros se reguló por primera vez entre la empresa Ferrocarriles Nacionales de México y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, a través del laudo arbitral emitido por el presidente Lázaro Cárdenas el 25 de octubre de 1935 al resolver el conflicto surgido entre el Sindicato y la Empresa, el cual dio origen al Contrato Colectivo de Trabajo con el que fusionaron los diversos contratos colectivos que tenía celebrada la Empresa con diversas asociaciones de trabajadores de carácter sindical, mutualista o gremial que se fusionaron en el actual sindicato de industria, algunos de los cuales contemplaban desde 1922 el derecho de jubilación para los trabajadores de las especialidades ferroviarias que representaban. Las disposiciones que el General Cárdenas emitió en el laudo arbitral de 1935 se dictaron en tanto una comisión tripartita integrada por representantes de los trabajadores, de la Empresa y del Gobierno Federal concluían los

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

estudios para la normatividad de la pensión por jubilación; y considerando la normatividad existente en los contratos colectivos que se fusionaban, conforme a los criterios de los tribunales del trabajo y a los usos y costumbres seguidos por la Empresa respecto de dicha prestación, según se indicó en el laudo arbitral. Sin embargo, la referida reglamentación emitida por el General Cárdenas en el laudo arbitral fue tomada prácticamente en su totalidad al celebrarse el Contrato Colectivo de Trabajo, con sólo pocas adiciones y modificaciones durante todas las revisiones contractuales desde 1936 hasta la última revisión correspondiente al período 1998-2000.

El Contrato Colectivo de Trabajo celebrado entre la Empresa Ferrocarriles Nacionales de México y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, contempló el derecho de los trabajadores de escalafón a la jubilación, reglamentado en la parte de "Prevenciones Generales", en el capítulo XXIX, cláusulas de la 380 a la 396 inclusive, por lo que corresponde a los Contratos Colectivos de Trabajo respectivamente para los períodos 1980-1982, 1982-1984, 1984-1986, 1986-1988 y 1988-1990 que hemos tenido a la vista; en la revisión contractual de 1992 se hicieron modificaciones en el pacto colectivo, de manera que el capítulo XXIX que contemplaba la regulación de las jubilaciones comprendió desde entonces de las cláusulas 338 a la 353 inclusive para los Contratos Colectivos correspondientes respectivamente a los períodos 1992-1994 y 1994-1996; en la revisión contractual de 1996, el Contrato Colectivo fue reducido, en muchos casos con renuncia de derechos en perjuicio de los trabajadores ferrocarrileros, a sólo 208 cláusulas, de las 3045 que llegó a contener verbigracia en 1994; sin embargo, muchas de sus prestaciones, como servicios médicos, capacitación y adiestramiento, casas, terrenos, pases y franquicias, hoteles, restaurantes y la jubilación, entre otros, quedaron regulados por medio de "Reglamentos Técnicos y Administrativos", que siguieron formando parte del mismo Contrato Colectivo de Trabajo, así a partir de 1996, la jubilación quedó regulada por medio del "Reglamento de Jubilaciones" que formaba parte del mismo pacto colectivo, constante dicho reglamento de 27 artículos, de igual modo quedó el Contrato Colectivo de trabajo para el período 1998-2000.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

En el Contrato Colectivo de Trabajo, siempre se contempló que el pago de las jubilaciones correspondía a la Empresa, quien debía destinar anualmente una determinada cantidad máxima para cubrir el importe total de las jubilaciones que se otorgaran en el año, conviniéndose además que dentro de la partida que se señalara debía quedar incluido el personal de confianza que llegara a ser jubilado. Así se pactó, verbigracia, en la cláusula 381 que para el período 1986-1988 dicha partida anual sería de \$2,200'000,000.00 (dos mil doscientos millones de pesos 00/100 M. N.), entonces de viejos pesos, para el período 1988-1990 la partida anual fue pactada en \$6,435'000,000.00 (seis mil cuatrocientos treinta y cinco millones de viejos pesos 00/100 M. N.), y para el período 1990-1992 la partida fue pactada anualmente en \$10,000'000,000.00 (diez mil millones de viejos pesos 00/100 M. N.); para el período 1990-1992 se acordó en la cláusula 339 del pacto colectivo que la partida fuera de N\$20'000,000.00 (veinte millones de nuevos pesos 00/100 M. N.), la misma cantidad se pactó en la cláusula 339 del Contrato Colectivo para el período 1994-1996; para el período 1996-1998 el artículo 4° del Reglamento de Jubilaciones del Contrato Colectivo señaló la misma cantidad anual de \$20'000,000.00 (veinte millones de pesos 00/100 M. N.), y la misma cantidad se pactó en el respectivo artículo 4° del Reglamento de Jubilaciones del Contrato Colectivo de Trabajo para el período 1998-2000 (ver al final de este trabajo la tabla que se acompaña como Anexo 6). Es evidente que ante el aumento del costo de la vida en los últimos años, y el creciente número de ferrocarrileros jubilados la cantidad señalada en las partidas anuales para el pago de las pensiones resultaría insuficiente, sobre todo en los años de 1997, 1998 y 1999 en que la Empresa dio por terminadas las relaciones de trabajo, y en consecuencia a todos los ferrocarrileros con la edad y antigüedad requeridos los jubiló, en la mayoría de los casos contra la voluntad de los propios trabajadores, por lo que la partida señalada en el Contrato Colectivo resulta insuficiente para el pago de las pensiones de 56,372 jubilados que reconoció la empresa que existen hasta el 26 de septiembre de 2000, en consecuencia, el Gobierno Federal ha tenido que destinar todos estos años parte del gasto público para el pago de pensiones jubilatorias para los ferrocarrileros.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

En el artículo 5° del Reglamento de Jubilaciones del Contrato Colectivo de Trabajo para el período 1998-2000, se estableció que debía ser el propio trabajador quien solicite su jubilación, a través del Sindicato, ante la Gerencia de Recursos Humanos y Relaciones Laborales de la Empresa, y ésta a su vez debía resolver dicha solicitud en un plazo no mayor de 120 días; asimismo, el artículo 9° del mismo ordenamiento disponía que los trabajadores con derecho a la jubilación podían ser retirados del servicio por la Empresa a petición del Sindicato, y siempre con la conformidad por escrito del trabajador; quedando así establecido que las jubilaciones que otorga la paraestatal son un derecho que corresponde ejercer a los trabajadores cuando reúnen los requisitos establecidos en el mismo Contrato Colectivo, y por lo tanto era potestativo del trabajador que reunía los requisitos para ser jubilado, el solicitar su jubilación o continuar trabajando, pues en el Contrato Colectivo de Trabajo no se pactaron nunca límites máximos de edad o de tiempo de servicios para que el trabajador continuara laborando para la Empresa y para que después de llegar el trabajador a dichos límites tuviera la paraestatal el derecho a jubilarlo, como suelen pactarse en algunas otras empresas; por lo tanto, la jubilación siempre fue un derecho al que sólo podían optar los trabajadores ferrocarrileros, sin límites ni restricciones máximas de edad o antigüedad para continuar laborando, acorde con su garantía constitucional de libertad de trabajo, por lo que mientras existieron relaciones de trabajo al interior de la paraestatal, fue siempre muy frecuente encontrar trabajadores con derecho a la jubilación que continuaban laborando y que obtenían antigüedades de 40, 45 años de servicio e incluso superiores, era frecuente el afecto y el arraigo que tenían los ferrocarrileros hacia su trabajo, principalmente entre los más viejos, no siempre visto en otras empresas; además de que las bajas cuantías de las pensiones como consecuencia de las forma de cuantificarlas según el Contrato Colectivo de Trabajo, también llevaba a los ferrocarrileros, principalmente de las recientes generaciones, a continuar trabajando y no solicitar la pensión. Sin embargo, el Reglamento de Jubilaciones contempló en su artículo 2° que para el otorgamiento por parte de la Empresa de las pensiones jubilatorias, previamente debía presentar el Sindicato una "lista única", de los candidatos a obtener el beneficio de la jubilación, y que la misma sería estudiada por representantes de la Empresa y el Sindicato, que conforme al artículo 3° debían designar los respectivos organismos

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

para verificar la procedencia de las jubilaciones que se otorguen, y que además se sancionaría a quienes resultaran responsables por no jubilar al personal con derecho a ser incluido en la lista, pero sin que se señalara que sanción correspondía. La existencia de la referida lista, además de restringir el derecho de los ferrocarrileros que lo soliciten a obtener el beneficio jubilatorio, motivaba también a que por corrupción no todos los ferrocarrileros con derecho a la jubilación pudieran obtener tal beneficio, reservando tal derecho a quienes tenían mejores relaciones con funcionarios de la Empresa o con representantes sindicales, o en todo caso motivó a juicios ante la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, demandando el otorgamiento de la jubilación a que tenían derecho los trabajadores, el problema fue resuelto al determinarse que no debe ser indispensable que los ferrocarrileros sean propuestos por el Sindicato para obtener su pensión jubilatoria, considerando que es la Empresa y no el Sindicato quien otorga las pensiones, y es además un derecho que ejercen los trabajadores al reunir los requisitos establecidos en el Contrato Colectivo de Trabajo para obtener su jubilación, siendo que nadie puede obligar a una persona a ejercer o no ejercer su derecho. Uno de los criterios que en tal sentido fueron emitidos por la Suprema Corte de Justicia, es el contenido en la siguiente ejecutoria emitida por los Tribunales Colegiados de Circuito, que en seguida se transcribe:

Séptima Época

Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito
Fuente: Semanario Judicial de la Federación
Tomo: 205-216 Sexta Parte
Página: 229

FERROCARRILEROS, JUBILACIÓN DE. NO ES INDISPENSABLE QUE SEAN PROPUESTOS POR EL SINDICATO.

Para que un trabajador de los Ferrocarriles Nacionales de México sea jubilado, no es requisito indispensable que figure en las listas que elabora el sindicato, ya que el otorgamiento de esa prestación le corresponde a la empresa y no a la entidad sindical,

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

siendo suficiente que demuestre encontrarse dentro de los supuestos contemplados por la cláusula 382 del contrato colectivo de trabajo.

CUARTO TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA DE TRABAJO DEL PRIMER CIRCUITO.

Amparo directo 857/86 (358/86). Ferrocarriles Nacionales de México. 16 de mayo de 1986. Unanimidad de votos. Ponente: Fortino Valencia Sandoval. Secretario: Rodolfo R. Ríos Vázquez.

Advirtiéndose que había sido criterio de nuestro más alto Tribunal que siendo la jubilación un derecho de los trabajadores, deben ser jubilados los ferrocarrileros cuando teniendo los requisitos necesarios quieran ejercitar su derecho, y la Empresa a la vez tiene la obligación de jubilarlos cuando así lo soliciten los trabajadores. Cabe aclarar que la cláusula 382 del Contrato Colectivo de Trabajo que invoca la ejecutoria corresponde al Contrato Colectivo de Trabajo para el período 1982-1984 y contenía los requisitos de antigüedad, edad o incapacidad para trabajar que deben reunir los ferrocarrileros para obtener el derecho a su jubilación, y corresponde su texto al correlativo artículo 7° del Reglamento de Jubilaciones de los respectivos Contratos Colectivos de Trabajo para los períodos 1996-1998 y 1998-2000. De igual modo, la existencia de las "listas únicas" del personal próximo a la jubilación era contemplada en el quinto párrafo de la cláusula 380 del Contrato Colectivo para el período 1982-1984 que interpretaba la ejecutoria transcrita, pero también estuvo contemplada en las respectivas cláusulas 380 de los pactos colectivos para los períodos 1986-1988, 1988-1990 y 1990-1992, y en la cláusula 338 de los Contratos Colectivos para los períodos 1992-1994 y 1994-1996; es decir, aún a pesar de la interpretación hecha por la Suprema Corte de Justicia de la Nación respecto de la limitación en perjuicio de los trabajadores que puede representar la existencia de "listas únicas" a cargo del Sindicato, la disposición contractual que la contemplaba no fué modificada y siempre se pactó por la Empresa y el Sindicato en el Contrato Colectivo de Trabajo. Sin embargo, posteriormente la Suprema Corte de

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Justicia de la Nación modificó su anterior criterio, para determinar que la inclusión en la "lista única" que presenta el Sindicato es un requisito *sine qua non* para la procedencia de la acción de jubilación de los ferrocarrileros; el criterio, sostenido recientemente por la Segunda Sala en contradicción de tesis, es el siguiente:

Novena Época

Instancia: Segunda Sala
Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta
Tomo: X, Septiembre de 1999
Tesis: 2a./J. 98/99
Página: 136

FERROCARRILEROS. INCLUSIÓN DEL INTERESADO EN LA LISTA ÚNICA DE PROPOSICIONES QUE DEBE ELABORAR EL SINDICATO PARA LOS EFECTOS DE LA JUBILACIÓN, CONSTITUYE UN REQUISITO DE PROCEDENCIA DE LA ACCIÓN.

Siendo la jubilación una prestación de carácter extralegal, eminentemente contractual, para su otorgamiento debe estarse a lo establecido por las partes en el contrato respectivo. En el contrato colectivo que rige las relaciones de trabajo entre Ferrocarriles Nacionales de México y sus trabajadores se establece que, para efecto del otorgamiento de las jubilaciones, se tomará en cuenta la lista única presentada previamente por el sindicato, la que estará formulada precisándola en número progresivo de conformidad con las preferencias y modalidades señaladas en el propio contrato; por tanto, para que los trabajadores de esa empresa tengan derecho a dicha prestación, es menester que además de cubrir los requisitos de edad o tiempo de servicios exigidos para ello, se encuentren incluidos en la lista que para ese efecto debe elaborar el sindicato, estableciendo el orden de preferencias, pues el derecho a exigir el pago por la jubilación sólo puede ejercerse hasta que se satisface ese requisito y no antes.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Contradicción de tesis 60/96. Entre las sustentadas por el Primer Tribunal Colegiado del Sexto Circuito y el Quinto Tribunal Colegiado en Materia de Trabajo de Primer Circuito. 4 de junio de 1999. Cinco votos. Ponente: Guillermo I. Ortiz Mayagoitia. Secretario: Homero Reed Ornelas.

Tesis de jurisprudencia 98/99. Aprobada por la Segunda Sala de este Alto Tribunal, en sesión pública del cuatro de junio de mil novecientos noventa y nueve.

Es de notarse que la necesidad de cubrir previamente el requisito de la inclusión en las listas únicas que presenta el Sindicato constituye un serio problema para el personal ferrocarrilero con derecho a la jubilación, sobre todo considerando que desde 1999, el año en que fue emitida la jurisprudencia por contradicción de tesis que acabamos de transcribir, la Empresa indemnizó o en su caso jubiló a toda su planta, quedando desde septiembre de 1999 sin trabajadores, y por lo tanto sin necesidad de que le presenten una lista más para jubilar trabajadores, luego entonces los extrabajadores con derecho al beneficio jubilatorio, además de acreditar que les asiste ese derecho tienen ahora que ser incluidos en las "listas únicas" por el Sindicato para que puedan gozar de la pensión por jubilación a que tienen derecho, tienen ahora que luchar contra sus representantes sindicales espurios para que elaboren una "lista única" más, lo que se antoja, si no imposible, sí por lo menos sumamente difícil, considerando el prácticamente nulo interés de la representación sindical por conseguir pensiones jubilatorias a los ahora extrabajadores, que por haber sido indemnizados y no jubilados, dejaron de pertenecer a la organización sindical, pero sobre todo porque la Empresa insiste acaloradamente que ya otorgó a todos sus trabajadores con derecho a la jubilación, su correspondiente pensión.

El artículo 6° del Reglamento de Jubilaciones vigente para el período 1998-2000, establecía que una vez que los trabajadores disfrutaran de la pensión jubilatoria, en ningún caso podrían regresar al servicio a ocupar puestos de escalafón, disposición que jurídicamente es lógica y congruente con la naturaleza de la pensión de jubilación que debe otorgarse cuando el trabajador se encuentre retirado, y por lo tanto sin recibir ya de la

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Empresa el salario por su trabajo; esto es, que no puede un trabajador seguir activo cobrando un salario y a la vez cobrando su jubilación, por ser ésta última para el retiro de las labores de la empresa. Históricamente, la disposición contractual en comento, tiene también una razón de ser; originalmente en el laudo arbitral dictado por Lázaro Cárdenas en 1935, y con el que dió origen al Contrato Colectivo de Trabajo, establecía en el artículo 10° del resolutivo Sexto, que los trabajadores jubilados podían ser llamados a desempeñar servicios en la Empresa, mediante la declaración expresa de considerarse necesarios sus servicios en vista de las circunstancias que en ellos concurren, suspendiéndose automáticamente su pensión en tanto perciban el salario correspondiente a los servicios prestados; disposición que originalmente pudo tener como fin evitar la suspensión del indispensable servicio de los ferrocarriles en una época en que no había suficiente personal capacitado en el especial trabajo ferrocarrilero, y que además la disposición cuidó evitar que concurrieran el pago de la jubilación con el del salario por el trabajo para la misma empresa; la disposición mencionada fue tomada íntegramente en los primeros Contratos Colectivos que la paraestatal celebró con el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, pero tal facultad de los jubilados de regresar a las labores llevó a que la Empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México intentara romper la huelga de 1958-1959, llevando a los jubilados a trabajar como esquirols con la promesa de que al concluir los servicios y volver a su antigua calidad de jubilados las entonces ya bajas pensiones que recibían serían incrementadas a la cantidad de su último salario, muchos jubilados en apoyo a los huelguistas se negaron a trabajar para la Empresa, pero otros más sí aceptaron, sentándose así este negro precedente, pero también ocasionó que la Empresa dejara el otro precedente de estar pagando jubilaciones superiores a los topes máximos para su pago establecidos en el Contrato Colectivo de Trabajo. Después del fracaso del movimiento vallejeista de 1958-1959 por las diversas razones que ya se explicaron en el capítulo que antecede del presente trabajo, en las posteriores revisiones contractuales, los ferrocarrileros consiguieron que se pactara en su Contrato Colectivo de Trabajo este impedimento de los jubilados de regresar a las labores dentro de la paraestatal, una indudable conquista que protegía la unidad entre los ferrocarrileros y que evitaría que en lo futuro volvieran a ser utilizados los jubilados como

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

esquirols en una huelga ferrocarrilera, de las que desgraciadamente no volvieron a surgir con la fuerza y el apoyo que tuvo el movimiento encabezado por Vallejo en 1958-1959.

La cláusula 32, inciso b) del Contrato Colectivo de Trabajo para el período 1998-2000 establece algunos beneficios para el personal jubilado, tales como una ayuda simbólica para renta de casa en razón de \$50.00 (cincuenta pesos 00/100 M.N.) mensuales, una ayuda para la compra de artículos de la canasta básica también simbólica en razón de \$260.00 (doscientos sesenta pesos 00/100 M.N.) mensuales, y un aguinaldo anual pagadero antes del 20 de diciembre, en razón del importe de 15 días de la pensión por jubilación. Las anteriores prestaciones, pactadas desde las primeras revisiones contractuales, en sí no han sido actualizadas a la realidad económica actual, y sólo han sido motivo de incrementos simbólicos en las últimas revisiones, de manera que han perdido gradualmente su capacidad de apoyo adquisitivo, volviéndose cada vez más simbólicas en perjuicio de los jubilados.

El artículo 26 del ya citado Reglamento de Jubilaciones del pacto colectivo para el período 1998-2000, establecía como beneficio para los jubilados el que la Empresa y el Sindicato de común acuerdo formularan las bases para que con apoyo de las dependencias de gobierno se crearan en tres lugares dentro del sistema ferroviario cooperativas de producción o de consumo, integradas por ferrocarrileros jubilados, señala el citado precepto contractual que dentro de las bases que se formulen debía fijarse la cooperación de la Empresa y del Sindicato para aportar el capital inicial de las cooperativas. La disposición, aunque con buenas intenciones, no fue llevada a la práctica en beneficio de los jubilados, y por el contrario se tienen los negros antecedentes de que algunas cooperativas que se llegaron a crear, administradas por el Sindicato, tuvieron una existencia efímera y siempre fracasaron debido a los malos manejos y la corrupción de los líderes sindicales espurios que padecieron y siguen padeciendo los ferrocarrileros.

En caso de que algún jubilado fallezca, la obligación del pago de la pensión termina, no existiendo ninguna obligación a cargo de la empresa de otorgar alguna

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

pensión por muerte a los familiares, correspondiendo ésta en todo caso al Instituto Mexicano del Seguro Social en los términos de su ley; aunque sí contempla el Contrato Colectivo de Trabajo la obligación de la empresa de entregar una indemnización a los familiares del jubilado fallecido, dicha indemnización anteriormente comprendía el equivalente a tres meses de la pensión, a título de auxilio económico, pero en la revisión contractual de 1996, dicha prestación se incrementó a cuatro meses, de igual modo quedó pactada en el artículo 24 del Reglamento de Jubilaciones del Contrato Colectivo para el período 1998-2000. La ayuda económica en comento era entregada por la Empresa al Sindicato, para que éste último la entregara a los familiares del jubilado fallecido, pero en la revisión contractual de 1990, la cláusula 394, que contemplaba dicha prestación se modificó para que fuera directamente la Empresa, por medio del jefe de estación más cercano a la residencia del fallecido jubilado quien pagara el auxilio económico a los familiares, y en la revisión contractual de 1996, el artículo 24 del entonces reciente Reglamento de Jubilaciones contempló que también puede pagarlo la Empresa por medio de su Tesorería General, esto buscando evitar posibles malos manejos de dichos fondos de los que frecuentemente se conocieron al interior del organismo sindical por parte de los dirigentes, para proteger esta prestación a que tienen derecho los familiares de los jubilados que fallezcan. El derecho a recibir la referida indemnización es para los familiares que el jubilado hubiese señalado, si algún jubilado no señaló familiares, entonces el derecho es para la viuda o el viudo que dependa económicamente de la *de cuius* y que tenga una incapacidad del 50% o mayor, y para los hijos menores de 18 años o mayores de ésta edad que tengan una incapacidad de por lo menos el 50%, sin que el Reglamento de Jubilaciones aclare si las incapacidades que refieren se tratan o no de incapacidades por riesgo profesional, únicas susceptibles de valoración en términos de los artículos 513 y 514 de la Ley Federal del Trabajo; el mismo artículo 24 del reglamento de Jubilaciones señala también que si el trabajador no estuvo casado tiene derecho a la indemnización la concubina, pero si el jubilado tuvo varias concubinas entonces ninguna tiene derecho a la indemnización; a falta de ésta, los ascendientes del *de cuius*, y a falta de todos los anteriores la indemnización se debe repartir entre quienes acrediten la dependencia económica del jubilado fallecido.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

El Contrato Colectivo de Trabajo también contempló la posibilidad de que las jubilaciones que la paraestatal otorgue a sus trabajadores sean canceladas, según el artículo 23 del Reglamento de Jubilaciones de Contrato Colectivo de Trabajo para el período 1998-2000, en los casos de delitos comprobados en contra de la Empresa, o por dedicarse a actividades que física o económicamente perjudiquen a la Empresa, con excepción de las actividades sindicales. La medida, que fue establecida originalmente por Lázaro Cárdenas en su laudo arbitral de 1935, en el artículo 11° del Resolutivo Sexto, fue después adoptada en el Contrato Colectivo de Trabajo y en todas las revisiones contractuales que tuvieron Empresa y Sindicato fue contemplado este precepto, que pudo ser tal vez motivado en cuanto a que se procurara alguna consideración o lealtad por parte de los jubilados hacia la Empresa que paga sus pensiones y por ende su seguridad económica como retirados del servicio activo, pero que es bastante cuestionable en cuanto a que la Empresa pueda dejar de pagar las pensiones a que está obligada y que son un derecho adquirido por los jubilados, derivado de su antigüedad al servicio de la paraestatal, un derecho que es además irrenunciable, como todos los derechos del trabajo. La sola existencia de dicha disposición contractual ha ocasionado, sobre todo en los años recientes, que la disposición sea tomada como una medida coactiva de la Empresa en contra de sus trabajadores a la menor muestra de provocación, y evidentemente fuera de todo derecho; es común ver en la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje que ferrocarrileros jubilados que demandaron a la Empresa el ajuste y correcto pago de sus pensiones por considerar que la paraestatal los jubiló con una cantidad inferior a la que les corresponde, tengan que desistirse a su entero perjuicio de las demandas presentadas, a cambio de que la Empresa les restituya la pensión jubilatoria que les canceló, medida por demás infame y contraria a todo derecho en contra de su personal jubilado que recibe esta clase de ataques después de haber trabajado gran parte de su vida para el organismo público descentralizado que se molesta cuando lo demandan; desde luego que la Empresa argumenta que cancela las jubilaciones porque los jubilados realizan actos que perjudican económicamente a la empresa y los funda con la deleznable disposición contractual que se comenta, aunque no ha podido justificar cómo le puede causar un perjuicio económico

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

irreparable el que un trabajador jubilado presente su demanda ante la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, ni en dónde reside dicho perjuicio económico en un proceso laboral que va iniciándose y por lo mismo todavía no condenan a la paraestatal a ningún pago, y en cambio la medida de hecho sí coarta y restringe el derecho de los ferrocarrileros jubilados de acudir a los tribunales del trabajo a demandar justicia, sobre todo si se considera que la pensión jubilatoria en muchos casos constituye la única fuente de ingresos de un jubilado, y que además debe comer todos los días al igual que su familia, de ahí que prefiera desistirse de su demanda presionado por el organismo paraestatal, a tener que demandar después la restitución de su jubilación en un proceso laboral que, aunque por disposición constitucional y legal debe ser pronto, en la práctica dicha clase de procesos resultan sumamente largos, de 3, 4 o más años de litigio, dejando como letra muerta los términos establecidos en la Ley.

La infame medida de cancelar las pensiones por parte de la Empresa Ferrocarriles Nacionales de México ha sido en estos años utilizada especialmente en contra del personal de confianza jubilado, particularmente los de puestos intermedios a superiores, esto es, para explicarlo con base en el tabulador de salarios del personal de confianza que tenía la Empresa, y se basaba en niveles desde el 01 para el puesto de confianza más bajo hasta el 36 que era el más alto, si un trabajador de confianza que gozó de un salario correspondiente al nivel 26 en adelante le es cancelada su jubilación cuando demanda a la entidad paraestatal, y que se ha verificado con trabajadores que se desisten de sus demandas ante la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje; situación que hace todavía más ilegal y contraria a derecho tal medida, pues la disposición de cancelar jubilaciones está comprendida en el Contrato Colectivo de Trabajo para el personal de base o de escalafón, y existe disposición en el mismo Contrato Colectivo, específicamente en la cláusula 9 del Contrato para el período 1998-2000, de que las disposiciones del referido pacto colectivo no deben ser aplicables al personal de confianza conforme a lo dispuesto por el artículo 184 de la Ley Federal del Trabajo, cláusula que la Empresa acaloradamente invoca, aplica y defiende siempre que trata lo relativo a las jubilaciones de sus trabajadores de confianza, lo que en la práctica la Empresa no sigue pues aplica la

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

referida disposición atentatoria de la jubilación incluida en el Contrato Colectivo en perjuicio de su personal de confianza que presenta sus demandas laborales en contra del organismo descentralizado; desde luego que la paraestatal aplica *motu proprio* la deleznable disposición contractual sin hacer el menor intento por acreditar ni el supuesto delito ni los supuestos daños físicos ni económicos que señala como requisitos el mencionado artículo 24 del reglamento de Jubilaciones del Contrato Colectivo de Trabajo.

Respecto del derecho de jubilación del personal de confianza, como se acaba de señalar existe disposición en la cláusula 9 del Contrato Colectivo de Trabajo para el período 1998-2000 de que las disposiciones contenidas en el mismo no son aplicables al personal de confianza, conforme a lo dispuesto por el artículo 184 de la Ley Federal del Trabajo, pero también establece el mismo precepto contractual que las condiciones de trabajo, beneficios y prestaciones serán proporcionadas a la naturaleza e importancia de los servicios que presten, y que no pueden ser inferiores a las que rigen para trabajos semejantes dentro de la Empresa, concordante esta última parte de la disposición contractual con lo establecido en el artículo 182 de la Ley Federal del Trabajo. El texto de la referida cláusula fue introducido recientemente en la revisión contractual de 1996, pues anteriormente sí se aplicaban al personal de confianza las disposiciones del Contrato Colectivo conforme a la primera parte del artículo 184 de la Ley laboral en vigor. No obstante, primero en 1971 y después en 1987 el organismo descentralizado creó normas distintas para la jubilación de su personal de confianza, diferentes de las que existen para el personal denominado en el Contrato Colectivo de Trabajo como de escalafón; pero fuera de las normas para la jubilación y del tabulador de sueldos también para el personal de confianza, la Empresa no proveyó ningún tipo de normatividad para contemplar el derecho al pago de otras prestaciones por el trabajo del personal de confianza, aunque estaba la protección de la citada cláusula 9 tanto del Contrato Colectivo de Trabajo del bienio 1996-1998, como la del bienio 1998-2000, de que debía atender a la importancia de las labores y no ser inferiores sus prestaciones y beneficios a las existentes para trabajos semejantes, y aunque jurídicamente tal introducción al texto de la cláusula 9 representaba un perjuicio para los trabajadores de confianza, en la práctica la Empresa siempre pagó a

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

sus trabajadores de confianza sus prestaciones en los mismos términos que los establecidos en el Contrato Colectivo para los trabajadores de escalafón, verbigracia el pago de vacaciones en razón de 30 días de salario por 10 días de descanso efectivo; la prima vacacional al 30% sobre el total de las vacaciones; un fondo de ahorro en el que la Empresa cubría la totalidad del mismo, tanto del 15% sobre los salarios que correspondían al trabajador como el 15% que correspondía a la empresa, sin descontar por ende ninguna cantidad en el salario de los trabajadores, ayudas económicas para transporte urbano, ayuda de renta, ayuda de previsión social, ayuda para la adquisición de artículos de la canasta básica, un aguinaldo anual en razón de 40 días de salario, y el pago íntegro total por parte de la Empresa de las cotizaciones al Instituto Mexicano del Seguro Social sin descontar nada en los salarios de los trabajadores, por mencionar algunas prestaciones contractuales.

El 27 de enero de 1971 el entonces Gerente General de los Ferrocarriles Nacionales de México expidió una serie de normas que regulaban el derecho de jubilación del personal de confianza, disposiciones cuya validez era bastante dudosa, atendiendo a que la jubilación del personal de confianza siempre se había regido conforme a lo dispuesto por el Contrato Colectivo celebrado entre la Empresa y el Sindicato de los trabajadores de base o de escalafón, y que le era aplicado extensivamente al personal de confianza, conforme a lo dispuesto por el artículo 184 de la Ley Federal del Trabajo, además de que las referidas normas de jubilación de los trabajadores de confianza fueron expedidas por el Gerente General de los Ferrocarriles Nacionales, pero sin haber sido aprobadas por el Consejo de Administración de la Empresa. Sin embargo las referidas disposiciones contenían beneficios mayores para el cálculo de las pensiones jubilatorias que los contenidos en el Contrato Colectivo de Trabajo y la Empresa de hecho aplicó las referidas normas que ella misma creó, a partir de 1971, a pesar de que fueron elaboradas unilateralmente por la Gerencia de la Empresa y nunca fueron aprobadas por el Consejo de Administración de la paraestatal ni incorporadas al Contrato Colectivo de Trabajo que entonces era extensivo también al personal de confianza. En marzo de 1984 la Gerencia de la Empresa creó una nueva serie de disposiciones para regular la jubilación del personal de

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

confianza con preceptos menos favorables para estos trabajadores, sin embargo en muchos casos se siguieron aplicando las normas de 1971 por tratarse de normas más favorables para los trabajadores. El 1° de enero de 1987, el entonces Subgerente de Administración, Ing. Carlos Orozco Sosa propuso una nueva reglamentación para la jubilación del personal de confianza, normas que fueron firmadas de autorización por el entonces Director General de la Empresa, Lic. Andrés Caso Lombardo, pero que al igual que sus predecesoras, no fueron aprobadas por el Consejo de Administración de la Empresa, requisito para su validez necesario en términos del artículo 8°, fracciones V y XVII de la entonces recién promulgada Ley Orgánica de Ferrocarriles Nacionales de México; sin embargo la Empresa en la práctica aplicó sus "Normas para la Jubilación del Personal de Confianza", aún cuando las referidas normas contenían disposiciones más desfavorables para los trabajadores que las normas creadas en 1971, lo que propició innumerables demandas laborales ante la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, y en consecuencia aparecieron numerosos criterios contradictorios de los Tribunales del Trabajo, sobre la normatividad que debía aplicarse al personal de confianza, pues muchos trabajadores de confianza fueron jubilados en términos de las normas de 1971, mientras que otros más fueron jubilados conforme a las normas de 1984 o conforme a las de 1987, y otros más conforme a las bases establecidas en el Contrato Colectivo de Trabajo que seguía aplicándose extensivamente al personal de confianza y atendiendo al vicio de origen de las citadas normas de 1971, 1984 y 1987 de que nunca fueron aprobadas por el Consejo de Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México. La Cuarta Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación en 1993 resolvió el conflicto de la aplicación de las normas existentes para la Jubilación del Personal de Confianza, al emitir la siguiente jurisprudencia por contradicción de tesis:

Octava Época

Instancia: Cuarta Sala
Fuente: Gaceta del Semanario Judicial de la Federación
Tomo: 72, Diciembre de 1993
Tesis: 4a./J. 47/93

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Página: 55

FERROCARRILEROS, JUBILACIÓN DE TRABAJADORES DE CONFIANZA.

Por imperativo del artículo 184 de la Ley Federal del Trabajo, las cláusulas contenidas en el Contrato Colectivo de Trabajo de Ferrocarriles Nacionales de México, relativas al derecho a la jubilación, le son también aplicables a los empleados de confianza de esa empresa, ya que tal dispositivo, al hacer extensivas y aplicables las cláusulas del contrato a los trabajadores de confianza, vincula a éstos con los beneficios contenidos en el referido contrato colectivo. Tal vinculación no se ve truncada con la aislada existencia de instructivos expedidos por funcionarios de la nombrada empresa, en los que ocasionalmente y en forma temporal, establecieron términos distintos a lo pactado en la contratación colectiva, en cuanto a cómo debe concederse y determinarse el derecho a la jubilación para determinados empleados de confianza, pues no existe prueba de que tales instructivos, de naturaleza extracontractual, hayan sido expedidos o cuenten con la aprobación del órgano que legalmente representa a la empresa y válidamente la vincula con sus trabajadores o empleados de confianza, como lo es el Consejo de Administración, y como por otra parte, tampoco están incorporados al contrato colectivo de trabajo, no puede estimarse que tengan el carácter de obligatorios y, por tanto, no son exigibles legalmente por los trabajadores de la calidad referida, en tanto su aplicabilidad no se constituya en costumbre, en términos del artículo 17 de la Ley Federal del Trabajo.

Contradicción de tesis 36/92. Entre el Tribunal Colegiado en Materias Administrativa y de Trabajo del Séptimo Circuito, y el Tercer Tribunal Colegiado en Materia de Trabajo del Primer Circuito. 4 de octubre de 1993. Cinco votos. Ponente: Felipe López Contreras. Secretario: Hugo Hernández Ojeda.

Tesis de Jurisprudencia 47/93. Aprobada por la Cuarta Sala de este alto Tribunal en sesión privada del quince de noviembre de mil novecientos noventa y tres, por unanimidad de cuatro votos de los señores Ministros: Presidente Carlos García Vázquez, Felipe López

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Contreras, Juan Díaz Romero e Ignacio Magaña Cárdenas. Ausente: José Antonio Llanos Duarte, previo aviso.

El problema había quedado resuelto al determinar nuestra máxima instancia de impartición de justicia que la jubilación al personal de confianza debe regirse por lo dispuesto en el Contrato Colectivo de Trabajo, que debe aplicarse extensivamente al personal de confianza conforme a lo dispuesto por el artículo 184 de la Ley Federal del Trabajo, debido al vicio de origen de las demás normas de no haber sido incluidas en el Contrato Colectivo ni haber sido aprobadas por el Consejo de Administración de la paraestatal, mientras su aplicación no sea una costumbre. Sin embargo, en la revisión contractual de 1996, como ya mencionamos se estableció en la cláusula 9 del Contrato que las disposiciones contenidas en este ordenamiento no son aplicables al personal de confianza, y a los trabajadores de confianza que jubiló la Empresa a partir de 1996 les otorgó su pensión en los términos de las "Normas para la Jubilación del Personal de Confianza" del 1º de enero de 1987, afirmando los representantes de la Empresa, sin haberlo acreditado, que dichas normas sí fueron aprobadas por el Consejo de Administración, en el mes de febrero de 1987, y se hicieron vigentes a partir del 16 de marzo de 1987.

El contenido de las referidas "Normas para la Jubilación del Personal de Confianza" del 1º de enero de 1987, es muy similar a las disposiciones que contemplan la jubilación en el Contrato Colectivo de Trabajo, con diferencias sólo en cuanto a la forma de calcular el monto de las pensiones; el punto 1 de las "Normas" se remite al gasto anual comprendido en el Contrato Colectivo de Trabajo, a la partida destinada al pago de jubilaciones tanto del personal de escalafón como al de confianza, señalando también al final del mismo punto que los trabajadores de confianza con derecho a la jubilación pueden ser retirados libremente mediante la asignación de su correspondiente pensión, determinando así el derecho al trabajador de jubilarse si ha adquirido ese derecho cuando lo desee, pero también deja la posibilidad a la Empresa de jubilarlo cuando así lo considere el organismo, incluso sin necesidad de estar de acuerdo el trabajador, según la

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

redacción del citado punto 1, lo que contravendría la libertad del trabajador de ejercer o no su derecho a jubilarse. Las Normas no establecen que tenga que realizarse ningún tipo de lista única, como la que debe hacer el Sindicato para jubilar a los trabajadores de escalafón; pero en el punto 16 de dichas Normas, contemplaron los casos en que la Empresa puede cancelar las jubilaciones del personal de confianza, los supuestos contemplados para proceder de esta forma contra el personal de confianza jubilado son los mismos que los establecidos para los trabajadores de escalafón en su Contrato Colectivo, por delitos o actividades que física o económicamente perjudiquen a la Empresa, medida que como ya referimos se usa en contra de los trabajadores de confianza jubilados para coartar su derecho a acudir a los tribunales del trabajo a demandar justicia, cancelándoles su pensión. Si un jubilado de la planta de confianza del organismo fallece, la Empresa, conforme al punto 18 de las Normas, debe entregar una indemnización consistente en el equivalente a 3 meses de la pensión para los familiares que el fallecido haya designado como beneficiarios, aunque actualmente la paraestatal está cubriendo a los familiares del jubilado de confianza fallecido el importe de 4 meses de la pensión, al igual que con el personal de escalafón en el mismo supuesto, esto es, que la Empresa sigue lo establecido en el Contrato Colectivo respecto de esta prestación también para el personal de confianza. Al igual que con los trabajadores de base o de escalafón, la Empresa le cubre a su personal de confianza jubilado un aguinaldo anual equivalente a 15 días de la pensión. Dichas Normas, cuyos originales obran en la Gerencia de Asuntos Jurídicos Laborales de los Ferrocarriles Nacionales de México, fueron creadas con el carácter de provisional en tanto se concluía un estudio actuarial para la constitución de pasivos, según lo señala su punto Transitorio Único; sin embargo la Empresa ha fundado todas las jubilaciones que ha otorgado a su personal de confianza con dichas Normas, especialmente las jubilaciones que otorgó a partir de 1997 en que comenzó a dar por terminadas todas las relaciones de trabajo con su personal hasta quedarse sin trabajadores en 1999, con motivo de la privatización de los ferrocarriles.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

2.- SUPUESTOS EN LOS QUE LA EMPRESA DEBE OTORGAR A SUS TRABAJADORES EL BENEFICIO DE LA JUBILACIÓN.

Los requisitos establecidos en el Contrato Colectivo de Trabajo para que la Empresa Ferrocarriles Nacionales de México otorgue jubilaciones a sus trabajadores, fueron establecidos originalmente en 1935, en el laudo arbitral del presidente Lázaro Cárdenas, en el artículo 1º del resolutivo Sexto, quedando después establecidas en el Contrato Colectivo en los mismos términos, y prácticamente sin modificarse, sólo con algunas adiciones hechas en posteriores revisiones contractuales, siempre respetando los requisitos establecidos originalmente hasta la última revisión, correspondiente a 1998.

Conforme a lo establecido en el artículo 7 del Reglamento de Jubilaciones del Contrato Colectivo de Trabajo para el bienio 1998-2000, la Empresa debe otorgar el beneficio jubilatorio a sus trabajadores en tres supuestos básicos, el primero por edad avanzada y con cierta antigüedad, el segundo corresponde a la jubilación ordinaria por antigüedad, y en el tercer caso por incapacidad tanto profesional como general, aunque también con un requisito mínimo de antigüedad. Así en el primer supuesto es requisito necesario que el trabajador haya cumplido 60 años de edad y tenga por lo menos 15 años de servicios efectivos en la paraestatal, contemplando así el derecho jubilatorio para los trabajadores que inician tardíamente a laborar para el organismo descentralizado, señalando como requisito su edad, 60 años, pero también una antigüedad mínima de 15 años de servicios efectivos, de manera que no se desnaturaliza la jubilación al ser ésta una prestación generada esencialmente por la antigüedad en el trabajo. El segundo supuesto corresponde a la llamada jubilación ordinaria, requiriéndose un mínimo de 30 años de servicios efectivos en la Empresa para los varones y 25 años para las mujeres, independientemente de la edad de los trabajadores.

El tercer supuesto corresponde a la jubilación por incapacidad; en un principio quedó establecido en el laudo presidencial de 1935 que para este supuesto la incapacidad debía ser únicamente por enfermedad no profesional o agotamiento físico

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

incurables; en posteriores revisiones contractuales se adicionó este precepto contractual para que contemplara también como causas para obtener el beneficio de la jubilación que la incapacidad pueda ser también a consecuencia de accidente, profesional o no y por enfermedad profesional, así quedó establecido en la cláusula 382, fracciones III y IV de los Contratos Colectivos para los períodos de 1980-1982 e incluso anteriores, hasta el correspondiente al bienio 1990-1992, y en la cláusula 340, fracciones III y IV de los Contratos Colectivos de los períodos 1992-1994 y 1994-1996; a partir de la revisión contractual de 1996 los requisitos para el beneficio jubilatorio por incapacidad quedaron establecidos en la fracción III del artículo 7 del Reglamento de Jubilaciones, en el artículo 17 del mismo Reglamento para los casos de riesgo profesional, y en el artículo 18 para los casos de enfermedad general; el requisito de antigüedad permaneció intacto desde 1935 hasta el período 1998-2000, siendo éste de 15 años de servicios efectivos, y si el trabajador tenía menos de 15 años de servicios pero más de 10 la jubilación debe ser proporcional a sus años de servicios. La fracción III del artículo 7 del citado Reglamento señala genéricamente que el beneficio jubilatorio debe otorgarse por incapacidad para continuar en servicio a causa de accidente, enfermedad o agotamiento físico incurables debidamente comprobados, además del ya señalado requisito de antigüedad; sin que haya diferencia entre la incapacidad originada por riesgo profesional y la originada por accidente o enfermedad general que condicione estado de invalidez; a su vez, el artículo 17 del Reglamento señala que en los casos de riesgo profesional conforme al dictamen que expida el IMSS o la Dirección General de Medicina Preventiva en el Transporte en los casos de la Licencia Federal Ferroviaria, se le asigne otro puesto compatible con su condición física, y si no fuese posible ocupar el puesto y tiene una antigüedad mínima de 8 años de servicios, entonces puede ser jubilado proporcionalmente a sus años de servicios; de igual modo se contempla en el artículo 18 el mismo supuesto para los casos de incapacidad o enfermedad general, también conforme al dictamen que expida el IMSS o la citada dependencia en los casos de la Licencia Federal Ferroviaria, pudiendo pedir el trabajador que se le asigne otro puesto acorde a su limitación física, y en caso de no poder ocupar el puesto puede ser jubilado proporcionalmente si tiene una antigüedad mínima de 8 años de servicios. De las citadas disposiciones contractuales puede notarse un beneficio

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

mayor en el contenido de los artículos 17 y 18, que prevén un requisito de antigüedad menor para jubilar por incapacidad, en este caso contempla la posibilidad de jubilar proporcionalmente a un trabajador que debido a su incapacidad no puede continuar en el servicio activo con el requisito mínimo de 8 años de antigüedad; haciendo notar por otro lado que de las anteriores disposiciones contractuales se desprende que en estos casos de incapacidad, la jubilación tiene como fin compensar económicamente a quienes no pueden prestar más sus servicios para la Empresa como consecuencia de la incapacidad, otorgando la jubilación con el requisito de un mínimo de años de servicio; aunque para que el trabajador tenga derecho a la jubilación en estos supuestos, es necesario acreditar que existe el estado de incapacidad al momento de separarse de la Empresa, independientemente de la causa que origine la separación, y que ese padecimiento le impide continuar laborando, en ese sentido ha emitido su criterio la Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, como se aprecia en la siguiente jurisprudencia por contradicción de tesis:

Novena Época

Instancia: Segunda Sala
Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta
Tomo: VI, Octubre de 1997
Tesis: 2a./J. 49/97
Página: 280

FERROCARRILEROS. REQUISITOS PARA QUE PROCEDA LA PENSIÓN JUBILATORIA POR INCAPACIDAD DERIVADA DE ENFERMEDAD, ACCIDENTE O PADECIMIENTO FÍSICO INCURABLE.

La pensión jubilatoria prevista en la cláusula 382 del contrato colectivo de trabajo celebrado entre Ferrocarriles Nacionales de México y su sindicato, prevista para el caso de que el trabajador sufra de una enfermedad, accidente o agotamiento físico incurable, sólo procede cuando el trabajador acredita que al momento de separarse de la empresa, cualquiera que haya sido el título por virtud del cual lo haya hecho, gozaba de un estado

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

que lo incapacitaba para continuar desarrollando su servicio, derivado, precisamente, de alguno de tales padecimientos, pues el texto de la estipulación contractual permite advertir que la intención de las partes no fue la de crear una prestación para los trabajadores que sufrieran de cualquier enfermedad o agotamiento, sino la de recompensar a aquellos trabajadores que no pueden continuar en el servicio por una causa extraña a su voluntad como es la relativa a una enfermedad, accidente o agotamiento físico incurable.

Contradicción de tesis 21/97. Entre las sustentadas por los Tribunales Colegiados Sexto y Primero en Materia de Trabajo del Primer Circuito. 19 de septiembre de 1997. Unanimidad de cuatro votos. Ausente: Sergio Salvador Aguirre Anguiano. Ponente: Juan Díaz Romero. Secretaria: Adriana Campuzano Gallegos.

Tesis de jurisprudencia 49/97. Aprobada por la Segunda Sala de este alto tribunal, en sesión pública de diecinueve de septiembre de mil novecientos noventa y siete, por unanimidad de cuatro votos de los Ministros Juan Díaz Romero, Guillermo I. Ortiz Mayagoitia, Mariano Azuela Güitrón y presidente Genaro David Góngora Pimentel. Ausente: Ministro Sergio Salvador Aguirre Anguiano.

Con el anterior criterio, queda claro que la jubilación por incapacidad la puede reclamar cualquier trabajador ferrocarrilero que se haya encontrado imposibilitado para prestar el servicio, aunque se haya separado de la Empresa, independientemente de la forma en que se haya separado, esto es, aún cuando la separación se haya debido, verbigracia, a una terminación voluntaria con el pago de su correspondiente finiquito de diversas prestaciones legales y contractuales a que haya tenido derecho el trabajador, pues tal causa es ajena a la situación de incapacidad que junto con la antigüedad del trabajador en el servicio, es generadora del derecho de éste a recibir su jubilación. Sin embargo deja tal criterio al trabajador ferrocarrilero que demanda su jubilación muchas veces en una situación sumamente difícil de acreditar en juicio, considerando que la carga de la prueba de su propio estado patológico a la fecha de su retiro de la Empresa corresponde al trabajador, pues en este caso no es el patrón el que cuenta con mejores medios de prueba

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

conforme al artículo 784 de la Ley Federal del Trabajo; y salvo que el trabajador cuente con documentos como exámenes clínicos, notas médicas y avisos de accidentes profesionales que indiquen a manera de antecedente que a la fecha de su retiro de las labores de la Empresa se encontraba ya en estado de incapacidad, y que dichos antecedentes coincidan con los padecimientos que presente el trabajador y que lo incapaciten permanentemente para el trabajo, situación que en la realidad es bastante rara ver, prácticamente el extrabajador de la paraestatal tiene en juicio pocas posibilidades de acreditar un extremo en tal magnitud, atendiendo que un medio de prueba idóneo para acreditar estados patológicos, así como la profesionalidad o no de los padecimientos que ocasionan la incapacidad es una pericial médica, por ser el único medio de prueba capaz de fundar sus conclusiones en base a datos científicos, y dicha probanza, por su propia naturaleza si bien puede aportar elementos que den la convicción en el juzgador de que un trabajador ferrocarrilero presenta o no ciertos padecimientos, el carácter profesional o no de éstos, la relación que puede existir o no de dichos padecimientos con las labores desempeñadas y su grado de incapacidad profesional o en todo caso si existe o no estado de invalidez, no puede en cambio retrotraerse históricamente para determinar la fecha, años atrás, de cuando comenzó a padecer sus malestares, ni si entonces ya no podía desarrollar sus labores en la Empresa a consecuencia de su patología, pues tal supuesto escapa de los alcances científicos susceptibles de ser acreditados por medio de dicha probanza; sin embargo, debe atender en todo caso el juzgador la existencia de la relación causa-efecto entre los padecimientos de un trabajador ferrocarrilero con su ambiente de trabajo, de manera que si el perito médico diagnostica padecimientos del orden profesional que incapaciten permanentemente a un ferrocarrilero y lo reserven para la función dentro de la Empresa, y encuentra relación de causa-efecto entre dichos padecimientos y el ambiente laboral a que estuvo expuesto mientras laboró para el organismo descentralizado, puede existir la presunción a favor del trabajador de que los padecimientos los adquirió trabajando para la entidad pública descentralizada, y que de igual modo adquirió el grado de incapacidad durante o como consecuencia de las labores, aunque también requeriría de adminicular con otros medios de prueba verbigracia los

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

documentos consistentes en antecedentes médicos, para que pueda haber una presunción más sólida y favorable al trabajador.

Otro supuesto en el que la Empresa se obligó a otorgar jubilaciones, a partir de revisiones contractuales posteriores a la celebración de los primeros Contratos Colectivos, y que en el pacto colectivo correspondiente al bienio 1998-2000 se contempló en el artículo 19 del Reglamento de Jubilaciones, es en los casos de despido a consecuencia de que el trabajador ocasionara por negligencia perjuicios materiales de consideración a la empresa durante el desempeño de su trabajo, o bien que por su descuido comprometiera la seguridad del centro de trabajo, causales de despido que están contempladas en las fracciones V, VI y VII del artículo 47 de la Ley Federal del Trabajo, aunque la Empresa quedaba exceptuada de tal obligación en los casos intencionales; tal beneficio lo otorgaría si el trabajador ya cumpliera con los requisitos contractuales o bien que contara con una antigüedad mínima de 15 años, para el otorgamiento en este caso de una jubilación proporcional a los años de servicios. Otro supuesto más para el otorgamiento de jubilaciones fue el caso de despido por ausencia por más de 3 meses, motivada por prisión con sentencia condenatoria por delitos imprudenciales relacionados con el servicio, si el trabajador tenía 20 años o más de servicios, conforme al artículo 20 del mismo Reglamento jubilatorio a que se ha hecho mención, en estos casos, la jubilación debía ser proporcional a su antigüedad; tal supuesto para el otorgamiento de la jubilación era frecuente en casos de prisión por delitos cometidos por las tripulaciones de los trenes de camino, es decir, de maquinistas, ayudantes, garroteros y conductores, principalmente, en accidentes tales como choques o alcances con otros trenes, donde el delito más común era el de ataques a las vías de comunicación, tipificado en varias modalidades en los artículos 167 al 172 del Código Penal Federal, así como en los artículos 533 al 536 de la Ley de Vías Generales de Comunicación; en estos casos la tripulación tenía derecho a ser asesorada en juicio por abogados que proporcionara su Sindicato. Un supuesto más para otorgar jubilaciones es el contemplado en el artículo 27 del Reglamento, en el que sólo a las trabajadoras de la rama de coches dormitorio y conexos, se les puede otorgar la jubilación al cumplir 55 años de edad si tiene por lo menos 15 años de servicios; este

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

beneficio era una conquista de las trabajadoras de esta rama, obtenida en los Contratos Colectivos de Trabajo que el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana celebró con la empresa *Servicio de Coches Dormitorio y Conexos, S.A. de C.V.*, antes de que dicha empresa fuera incorporada a los Ferrocarriles Nacionales de México en 1986, que entre otras prestaciones superiores a las del pacto colectivo celebrado entre el Sindicato y los Ferrocarriles Nacionales de México, contemplaba este beneficio en favor de su personal femenino, y al incorporarse la empresa *Servicio de Coches Dormitorio y Conexos, S.A. de C.V.* a los Ferrocarriles Nacionales de México, en los Contratos Colectivos de Trabajo se buscó conservar esta conquista sindical, aunque en evidente desigualdad respecto de las demás trabajadoras de la paraestatal por la forma en que quedó pactada.

Respecto del requisito de edad, el artículo 8 del Reglamento de Jubilaciones del Contrato Colectivo para el bienio 1998-2000, estableció que debe acreditarse con las actas del registro civil, pero a falta de éstas, reconoció validez a las actas de bautismo compulsadas por autoridad política, e incluso le reconoció validez a la manifestación de edad del trabajador en su primer ingreso, o incluso podía determinarse por dictamen médico, ampliando considerablemente las posibilidades de que los ferrocarrileros cuenten con medios para acreditar su edad, la disposición se contempló por primera vez en el laudo arbitral del presidente Cárdenas de 1935, en el artículo 8 del resolutivo Sexto, en una época en que a consecuencia de la entonces reciente lucha armada era frecuente la desaparición de registros, que hacía necesario contar con otros medios de prueba que pudiera sustituir a los entonces escasos y no siempre utilizados registros civiles, es por lo tanto posible que en la actualidad la disposición en comento resulte un tanto anacrónica. Respecto de la forma para computar el tiempo de servicios, conforme al artículo 10 del Reglamento de Jubilaciones, éste se debía contar desde la fecha del primer ingreso a la Empresa, sumándose todo el tiempo efectivo de servicios aunque no haya sido continuo; se contaba también el tiempo trabajado en cualquier empresa de transportes que formara parte o se incorporara en lo futuro a los Ferrocarriles Nacionales de México, o bien durante su incautación o intervención por el Gobierno Federal, un ejemplo de la

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

incorporación de empresas a los Ferrocarriles Nacionales de México que motivara la aplicación posteriormente de dicha disposición contractual, fue la que ocurrió con los trabajadores de las empresas *Ferrocarril del Pacífico, S.A. de C.V.*, *Ferrocarril de Chihuahua al Pacífico, S.A. de C.V.*, *Ferrocarril Sonora-Baja California, S.A. de C.V.* y *Servicio de Coches Dormitorio y Conexos, S.A. de C.V.* que fueron incorporados a los Ferrocarriles Nacionales de México, por decreto del presidente Miguel de la Madrid en 1986. Se debe computar también el tiempo de permisos autorizados que no exceda de dos años o por ocupar cargos sindicales que no excedan de 6 años continuos; el tiempo que los trabajadores hayan permanecido en servicio en regiones que hayan quedado incomunicadas, que fue frecuente en los años de la revolución por las luchas armadas, pero que actualmente resulta anacrónica; el tiempo que haya permanecido el trabajador fuera del servicio por despido injustificado si es reinstalado; el tiempo que el trabajador haya permanecido en prisión por delitos derivados del trabajo, si obtiene sentencia absolutoria; el tiempo que los trabajadores hayan estado en huelga si no se declaró ilícita; y el tiempo de descanso en que haya recibido el pago de sus prestaciones como séptimo día o vacaciones, o bien que perciba su salario en los casos de incapacidad profesional. El tiempo de servicios debe acreditarse con los registros de la Empresa, y si éstos no existen o no están de acuerdo con ellos los trabajadores, puede admitirse cualquier medio de prueba conforme al artículo 11 del Reglamento; y conforme al artículo 12 no se computa el tiempo de servicios anteriores a un despido por actos fraudulentos en contra de la Empresa, por insubordinación injustificada y grave y por abandonar el trabajo por más de un año.

En la mayoría de los Contratos Colectivos se pactó siempre un determinado orden para que la Empresa otorgara jubilaciones según el tipo de requisitos de los trabajadores próximos a la jubilación, y que debían seguir las "listas únicas" que presentaba el Sindicato a la Empresa de las que ya nos referimos con antelación; este orden de preferencia para la obtención de la pensión jubilatoria, que estuvo comprendido en la cláusula 380 de los Contratos Colectivos correspondientes a los períodos de 1980-1982 y anteriores hasta el de 1990-1992, después en la cláusula 338 de los Contratos

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Colectivos para los bienes 1992-1994 y 1994-1996, y después en el artículo 1 del Reglamento de Jubilaciones de los Contratos Colectivos para los periodos 1996-1998 y 1998-2000, señalaba el orden de preferencia de la siguiente forma: Primero se jubilaría a los trabajadores a quienes el Departamento Médico de la Empresa declare incapacitados definitivamente y tengan derecho, posteriormente al ser incorporados los ferrocarrileros al Instituto Mexicano del Seguro Social, esta declaración de incapacidad le correspondió al Instituto; en segundo lugar se jubilaría a los incapacitados parcial y permanentemente, anteriormente por el Departamento Médico de la Empresa, y después por el Instituto Mexicano del Seguro Social si tienen derecho; después se jubilaría concurrentemente a los de mayor edad y con mayor tiempo de servicios; la medida que buscó atender según su orden preferentemente a los incapacitados para la obtención del beneficio jubilatorio frente a los trabajadores que tenían derecho a su jubilación por su edad y sus años de servicio, al ser llevada a la práctica se prestó para fomentar la corrupción al interior del organismo, pues se hacía necesario tener buenas relaciones con funcionarios de la Empresa o representantes sindicales para que se pudiera obtener el beneficio jubilatorio sin que se les alegara a los trabajadores que no alcanzaron a ser mencionados en las listas únicas o que había incapacitados que tenían un derecho preferente al de ellos, o inclusive que se les alegara la terminación de la partida presupuestal de ese año; el problema se salvaba de algún modo con la inclusión de otra disposición, el artículo 9 del Reglamento de Jubilaciones en el caso del Contrato Colectivo del periodo 1998-2000, que establecía que los trabajadores con derecho a la jubilación podían ser retirados por la Empresa a petición del Sindicato y con la manifestación de voluntad por escrito del trabajador mediante el pago de su pensión, lo que de algún modo protegía el derecho que tienen los trabajadores que reúnen los requisitos establecidos, a solicitar su jubilación en el momento en que lo deseen.

Para el personal de confianza con derecho a la jubilación, aunque le era aplicable las disposiciones del Contrato Colectivo de Trabajo, como ya señalamos, y a pesar de ello la Empresa expidió disposiciones para jubilar al personal de confianza que no fueron todas aprobadas por el Consejo de Administración de la Empresa, y sin embargo

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

fueron aplicadas para jubilar a los trabajadores de confianza; de dichas disposiciones, específicamente las *Normas para la Jubilación del Personal de Confianza* del 1° de enero de 1987, contemplaban los mismos requisitos que los establecidos en el Contrato Colectivo para otorgar jubilaciones, esto es, 60 años de edad y 15 de servicios efectivos, o bien 30 años de servicios los varones y 25 las mujeres, o por incapacidad para continuar trabajando, pero en este caso el requisito de antigüedad en el servicio es de 10 años, según el punto 2 de las Normas; en el punto 1 se estableció el mismo orden de preferencias para gozar de la jubilación que se contenía en el Contrato Colectivo, esto es, primero se jubila a los incapacitados declarados por el Instituto Mexicano del Seguro Social y después a los empleados de mayor edad y con mayor tiempo de servicios, lo que de algún modo también restringió el derecho de los trabajadores de confianza a obtener el beneficio de su jubilación, a pesar de que para estos trabajadores no existían las "listas únicas" del Sindicato, por su misma calidad de empleados de confianza. Para cuantificar el tiempo de servicios efectivos para efectos de la jubilación de los trabajadores de confianza, se siguieron las mismas reglas que los trabajadores de escalafón contenidas en el Contrato Colectivo de Trabajo y que ya mencionamos con antelación, las cuales fueron recogidas sin modificaciones en el punto 13 de las Normas, mismas que fueron aplicadas especialmente los últimos años para jubilar al personal de confianza, a pesar de no tener acreditada la aprobación por el Consejo de Administración de la Empresa.

El 29 de diciembre de 1981, la Empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México celebró con el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana y con el Instituto Mexicano del Seguro Social un convenio mediante el cual incorporó a sus trabajadores y a sus jubilados al Instituto para que recibieran a partir de entonces todas las prestaciones en dinero y especie establecidas en la Ley del Seguro Social., la inscripción de los trabajadores y jubilados al Instituto se realizó el 1° de enero de 1982. Anteriormente era la Empresa la que proporcionaba la asistencia médica a sus trabajadores por medio de los "Hospitales Colonia", construidos, financiados y administrados por la Empresa, el personal de los hospitales era contratado por la Empresa y gozaba de todas las prestaciones del Contrato Colectivo de Trabajo; al ser incorporados

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

al Instituto los ferrocarrileros, los Hospitales del conjunto Colonia que había por todo el sistema ferroviario fueron también incorporados al IMSS como hospitales y Unidades de Medicina Familiar, el personal de los hospitales fue jubilado si reunían los requisitos, o bien fue incorporado como personal activo al Instituto. La Empresa inscribió a sus trabajadores pagando al Instituto el equivalente a 150 semanas de cotización o las que alcanzaran los trabajadores si ingresaron con posterioridad a 1979, para efecto de que los ferrocarrileros tuvieran derecho a los seguros de enfermedades y maternidad, invalidez y muerte, además de que se obligó a cubrir el total de las cotizaciones incluida la cuota obrera a fin de no descontar ninguna cantidad en los salarios de los trabajadores, y se obligó a cubrir la totalidad del seguro de continuación voluntaria del régimen obligatorio para los trabajadores que se jubilaran por la Empresa antes de cumplir los 60 años hasta que puedan gozar de la pensión por cesantía en edad avanzada; en virtud de que muchas prestaciones contractuales relacionadas con riesgos profesionales y con la asistencia médica y a familiares eran superiores a las establecidas en la Ley, la Empresa en el referido convenio de incorporación se obligó a cubrir las diferencias que resulten de prestaciones superiores establecidas en el Contrato Colectivo de Trabajo, y en virtud de que anteriormente la Empresa protegía a todos los dependientes económicos del trabajador además de la esposa o concubina (o incluso concubinas), los hijos menores de 21 años, las hijas solteras de cualquier edad y los ascendientes, los demás dependientes económicos no comprendidos en la Ley del Seguro Social fueron protegidos a través de seguros facultativos a cargo de la Empresa ante el Instituto Mexicano del Seguro Social, para efecto de que tuvieran derecho a la asistencia médica y demás prestaciones en especie; a su vez, en virtud de que en el Contrato Colectivo de Trabajo se contemplaron enfermedades y accidentes profesionales no comprendidos en la Ley Federal del Trabajo, en caso de que algún trabajador sufriera alguno de los riesgos profesionales contractuales, la indemnización correspondiente quedaría a cargo de la Empresa.

Sin embargo, en la cláusula Décima Segunda del Convenio General de Incorporación del 29 de diciembre de 1981, se estableció que en los casos en que el trabajador reuniera los requisitos para ser jubilado por Ferrocarriles Nacionales de

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

México, así como los de la Ley del Seguro Social para gozar de una pensión, el trabajador sólo recibiría la pensión del Seguro Social, y la Empresa le cubriría la diferencia entre ambas prestaciones si la jubilación fuese superior a la pensión que le otorgue el Instituto Mexicano del Seguro Social; criterio evidentemente pésimo, en el que sin ningún fundamento se pretendió equiparar dos pensiones de distinta naturaleza en perjuicio de los ferrocarrileros; la medida era motivada, que no fundada, en el hecho de que antes de la incorporación de los ferrocarrileros al régimen del Seguro Social, en los casos de invalidez, riesgo profesional, vejez (60 años de edad y 15 de servicios), y por 30 años de servicios efectivos sólo se otorgaba la jubilación, sin que los trabajadores tuvieran derecho a ninguna otra pensión, y tal circunstancia se pretendió continuar después de la incorporación de los trabajadores al Instituto Mexicano del Seguro Social, lo que llevó a numerosos juicios de los jubilados en contra de la Empresa que sólo pagaba diferencias de la jubilación cuantificadas a partir de las pensiones que pagaba el IMSS; debiendo considerarse que se trata de prestaciones de distinta naturaleza jurídica y que pueden coexistir, pues la jubilación es una prestación de carácter contractual a cargo del patrón y generada por la antigüedad del trabajador en el servicio, mientras que las pensiones del Seguro Social tienen su origen en la Ley y se generan por acreditar determinado número de cotizaciones ante el Instituto, además de presentar incapacidad permanente para el trabajo en los casos de riesgo profesional, estado de invalidez en los casos de enfermedad o accidente incurable del orden general, o por edad avanzada en el caso de las pensiones por cesantía en edad avanzada y vejez. El problema finalmente fue resuelto por la Suprema Corte de Justicia de la Nación, resolviendo en favor de los ferrocarrileros que tienen derecho a ambas prestaciones por ser de distinta naturaleza, uno de los criterios sostenidos en tal sentido es la siguiente jurisprudencia emitida por la Cuarta Sala:

Séptima Época

Instancia: Cuarta Sala
Fuente: Semanario Judicial de la Federación
Tomo: 217-228 Quinta Parte
Página: 79

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FERROCARRILEROS, JUBILACION DE LOS. TIENEN DERECHO A RECIBIR COMPLETA LA PENSION POR AÑOS DE SERVICIO, AUNQUE GOCEN DE LA PENSION POR INVALIDEZ DEL INSTITUTO MEXICANO DEL SEGURO SOCIAL.

De la interpretación armónica de las cláusulas séptima y décima segunda del convenio de incorporación de los trabajadores ferrocarrileros al régimen obligatorio del Seguro Social, se infiere que cuando un trabajador reúna tanto los requisitos necesarios para ser jubilados por la empresa a causa de años de servicio (cláusula 382, fracción II, del contrato colectivo), como los requisitos exigidos para que el Instituto Mexicano del Seguro Social le otorgue pensión por invalidez (artículo 128 de la Ley del Seguro Social), corresponde al organismo ferrocarrilero el pago íntegro de la pensión jubilatoria, independientemente de la otorgada por el Instituto, porque ambos beneficios son de distinta naturaleza y reconocen causas diferentes, además de que siendo dicha jubilación exclusivamente contractual, no puede ser desconocida ni disminuida por la empresa patronal.

Amparo directo 1855/86. Ferrocarriles Nacionales de México. 26 de noviembre de 1986. 5 votos. Ponente: Juan Díaz Romero. Secretaria: María del Refugio Covarrubias de Martín del Campo.

Amparo directo 3414/86. Ferrocarriles Nacionales de México. 12 de enero de 1987. 5 votos. Ponente: Juan Díaz Romero. Secretaria: María Teresa Higuera.

Amparo directo 4053/86. Ferrocarriles Nacionales de México. 12 de enero de 1987. 5 votos. Ponente: Juan Díaz Romero. Secretaria: María Teresa Higuera.

Amparo directo 4229/86. Ferrocarriles Nacionales de México. 12 de enero de 1987. 5 votos. Ponente: Juan Díaz Romero. Secretaria: María Teresa Higuera.

Amparo directo 4297/86. Ferrocarriles Nacionales de México. 12 de enero de 1987. 5 votos. Ponente: Juan Díaz Romero. Secretaria: María Teresa Higuera.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Era claro que los trabajadores ferrocarrileros tienen derecho a recibir completa su jubilación otorgada por la Empresa, y las pensiones a cargo del Instituto Mexicano del Seguro Social, por tratarse de pensiones de distinta naturaleza y que pueden coexistir. Otro problema que surgió con la incorporación de los ferrocarrileros al Seguro Social y que subsiste en la actualidad es el de los jubilados antes del 1° de enero de 1982 en que se realizó dicha incorporación; la cláusula Décima Primera del convenio General de Incorporación del 29 de diciembre de 1981, y cuyo original se encuentra en la Gerencia de Asuntos Jurídicos Laborales de la Empresa Ferrocarriles Nacionales de México; estableció que para que los jubilados puedan "recibir del Instituto las pensiones de que actualmente disfrutaban" (nuevamente se buscó infundadamente equiparar a la jubilación de la Empresa con las pensiones del Seguro Social) y además estar en posibilidad de derivar pensiones de viudez y orfandad o de ascendientes en caso de fallecer el trabajador jubilado, se analizarían las alternativas para que el Instituto se haga cargo de los servicios médicos de los jubilados y sus familiares, y para que éstos últimos puedan gozar de las pensiones en caso de muerte del asegurado; dicho estudio, según la cláusula Tercera transitoria, correría a cargo del Instituto Mexicano del Seguro Social para determinar la forma como pagaría, según el convenio, pensiones por cesantía en edad avanzada o por vejez en lugar de la contractual jubilación por antigüedad, mientras tanto la empresa pagaría las jubilaciones a este personal; el supuesto estudio al parecer no se realizó y quedaron excluidos los jubilados con fechas anteriores al 1° de enero de 1982 de los beneficios de la seguridad social, con excepción de la asistencia médica para éstos jubilados y sus beneficiarios, en virtud de haberse pactado la inclusión de éstos en el seguro facultativo para que gozaran de asistencia médica en tanto concluía el Instituto su "estudio".

Por otra parte, el "Convenio de Continuación Voluntaria" que forma parte del Convenio General de Incorporación del 29 de diciembre de 1981, estableció el seguro de continuación voluntaria, según su cláusula Primera, para trabajadores con un mínimo de 52 semanas cotizadas en el régimen obligatorio del Seguro Social y sean jubilados por

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

la Empresa, hasta satisfacer el mínimo de 500 semanas de cotización y cumplan 60 años de edad, cotizaciones que la empresa ha pagado y paga en su totalidad al Instituto, lo que dio lugar a que los jubilados contaran con asistencia médica y demás prestaciones en especie por parte del Instituto Mexicano del Seguro Social, en su calidad de jubilados hasta que puedan gozar de la pensión por cesantía en edad avanzada y continúen gozando de dichas prestaciones como pensionados por el IMSS; pero tal beneficio fue sólo para jubilados con un mínimo de 52 semanas de cotización ante el Instituto, esto es, para quienes con posterioridad al 1° de enero de 1982 continuaron trabajando hasta reunir este mínimo de cotizaciones, no para los jubilados con anterioridad a la fecha de entrada en vigor del Convenio de Incorporación. Por desgracia para estos jubilados, el Convenio General de Incorporación celebrado el 29 de diciembre de 1981, entró en vigor el 1° de enero de 1982 por así disponerlo la cláusula Primera transitoria del mismo Convenio, cuando ya estaban jubilados y por lo tanto no eran trabajadores activos con derecho a cotizar en el régimen obligatorio del Seguro Social; por lo tanto esta parte del convenio que los excluyó ha sido cumplida, conforme a derecho pero en su perjuicio, y del supuesto estudio que realizaría el IMSS para buscar pagarles a estos jubilados pensiones por cesantía en edad avanzada o por vejez, que la Empresa equiparara infundadamente con éstas pensiones la jubilación para pagar sólo diferencias, aunque esto último por no proceder les hubiera beneficiado para gozar de su jubilación y de una pensión y demás servicios del Seguro Social, no hay indicios de que se haya realizado estudio alguno por parte del Instituto, sólo declaraciones extraoficiales de que la Empresa le pagaría al Instituto el importe de las 500 semanas de cotización para que pudieran gozar de alguna de las pensiones por edad avanzada que otorga el IMSS, pero sin que se materializara en ningún convenio. Estos jubilados y sus beneficiarios por lo tanto, tienen derecho a la asistencia médica en el IMSS, pero no tienen derecho a ninguna pensión de las que debe otorgar el Instituto por su edad avanzada ni por muerte; sin embargo, recientemente los diputados de nuestro Poder Legislativo Federal al aprobar el presupuesto de egresos para el ejercicio correspondiente al año 2000, aprobaron destinar una partida presupuestal para que los ferrocarrileros jubilados antes de 1982 fueran inscritos ante el IMSS, desgraciadamente la partida resultó insuficiente y terminó optándose por distribuirla en

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

forma de un pago único a cada jubilado, de igual forma se aprobó destinar otra partida del presupuesto de egresos para el año 2001 a favor de estos ferrocarrileros jubilados, de la que nuevamente se les entregó en forma de pago único por lo insuficiente de la partida, de cualquier modo, el precedente para la solución del problema de éstos jubilados, después de muchos años la han conseguido.

Más recientemente, por Decreto por el que se Reforman Diversas Disposiciones de la Ley del Seguro Social, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 20 de diciembre de 2001 y en vigor al día siguiente de su publicación, en el artículo Vigésimo Cuarto transitorio, se establece que a los jubilados antes de 1982 de Ferrocarriles Nacionales de México debe reconocerles su carácter de pensionados, determinando también que para tal efecto la Secretaría de Hacienda y Crédito Público debe canalizar los recursos correspondientes de \$9,500.00 (Nueve mil quinientos pesos 00/100 M.N.) anuales para cada jubilado a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para que ésta pague mensualmente a los jubilados la cantidad resultante de dividir el monto anual entre los doce meses del año correspondiente, además de que la cuantía de los montos debe actualizarse anualmente en el mes de febrero conforme al Índice Nacional de Precios al Consumidor correspondiente al año calendario inmediato anterior. Finalmente, éstos jubilados después de veinte años de lucha consiguen que se les reconozca su carácter de pensionados del Seguro Social. Sin embargo, el referido artículo transitorio del Decreto en comento es muy escueto en cuanto a los derechos que corresponden a los ferrocarrileros jubilados antes de 1982 con su nuevo carácter de "pensionados", y es muy discutible el contenido de la mencionada disposición; en primer lugar porque debe ser la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que en estricto sentido no le corresponde intervenir sobre el pago de pensiones de seguridad social, y no el propio Instituto Mexicano del Seguro Social el encargado de pagar las pensiones, desnaturalizando así la esencia de las pensiones que se supone, son de seguridad social; en segundo lugar, porque el monto de las pensiones que se otorga a estos jubilados, supuestamente por su naturaleza, pensiones de cesantía en edad avanzada o de vejez, es inferior al monto de las pensiones del mismo ramo que está pagando el Instituto a todos

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

los demás pensionados, que según el mismo decreto, ya no deberán ser inferiores al salario mínimo general vigente en el Distrito Federal, según se desprende del contenido del artículo Décimo Cuarto transitorio del mismo Decreto; y sobre todo, porque ningún efecto puede tener que se les reconozca el carácter de "pensionados" a estos ferrocarrileros jubilados, si no tienen reconocidas ante el Instituto el mínimo de cotizaciones necesarias para poder derivar, en caso de muerte, pensiones a sus beneficiarios por viudez y orfandad. A pesar de las deficiencias apuntadas, la nueva disposición es, sin embargo, un logro considerable para éstos ferrocarrileros jubilados antes de 1982, quienes fueron ignorados hace más de veinte años, al incorporar a los ferrocarrileros al Seguro Social.

Con fecha 15 de octubre de 1991, la Empresa Ferrocarriles Nacionales de México celebró con el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana un convenio en el cual con motivo de un "Programa de Planeación Estratégica y Cambio Estructural" para "racionalizar Recursos Humanos" según lo indica el convenio, se creó un "Programa de Retiro Voluntario", en el que se otorgaban a los trabajadores de áreas incluidas en el programa que resultaran improductivas o incosteables, facilidades para optar por su retiro y ser jubilados o indemnizados; así la cláusula Cuarta del referido Convenio estableció un beneficio superior consistente en una menor antigüedad de los trabajadores para gozar del beneficio de su jubilación, requiriendo un mínimo de 25 años de servicio, para que les sea otorgada su jubilación y el pago de su prima de antigüedad en razón de 20 días de salario por cada años de servicios, pero con el límite señalado por los artículos 162, 485 y 486 de la Ley Federal del Trabajo; en caso de no contar con dicha antigüedad, la cláusula Quinta señala que al trabajador se le liquidaría el importe de 4 meses de salario, mas 30 días de salario por cada año de servicios y el importe de su prima de antigüedad, los puestos de los trabajadores retirados bajo este Programa, conforme a la cláusula Sexta del Convenio, eran cancelados; el referido "Programa de Retiro Voluntario" de que habla el convenio, en la práctica fue aplicado a todas las áreas de la Empresa (tal vez estimaban que todas eran "improductivas" o "incosteables"), aunque el verdadero fin, que se apreció años después, hasta 1997, fue preparar la Empresa para ser

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

privatizada, para realizar las licitaciones con la iniciativa privada de la Empresa sin trabajadores.

Poco después de celebrar este primer convenio, el 30 de octubre de 1991, el organismo paraestatal y el Sindicato de sus trabajadores celebraron otro Convenio, con motivo del mismo programa de Racionalización de Recursos Humanos, según lo indica el texto del Convenio en comento, se planteó al Sindicato la supresión de distintos puestos justificando previamente la necesidad de tal medida (situación que en la práctica nunca justificó la Empresa, sabiendo de antemano que el Sindicato no se lo exigiría), y por lo tanto se hizo necesario establecer las condiciones en que se desarrollaría el reajuste del personal; en la cláusula Tercera del referido Convenio, se estableció que a los trabajadores que resulten afectados por las supresiones de puestos y cuenten con 25 años de servicios los varones y 20 las mujeres les debía ser concedido el beneficio de la jubilación, además de liquidársele la prima de antigüedad en razón de 20 días por cada año de servicios pero también con el límite señalado por los artículos 162, 485 y 486 de la Ley Federal del Trabajo; la cláusula Cuarta señala que si los trabajadores al momento de la supresión de sus puestos no contaban con la antigüedad mínima requerida en la cláusula anterior, entonces se les debía liquidar el importe de 4 meses de salario mas 30 días de salario por cada año de servicios y su prima de antigüedad, a su vez, la cláusula Séptima del convenio dispuso que todas las indemnizaciones y jubilaciones que se otorgaran en aplicación de dicho documento, serían mediante convenio con cada trabajador y se ratificaría ante la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, lo que en la práctica no ocurría siempre, pues la gran mayoría de los "convenios" con los que liquidaron o jubilaron a los trabajadores, sobre todo a partir de 1997, se suscribían en la Empresa, no en la Junta; por lo demás, el Convenio de 30 de octubre de 1991 en comento, si bien contempló la forma de dar por terminadas las relaciones de trabajo mediante la jubilación o la indemnización, no contempló la posibilidad de que los trabajadores afectados pudieran ser reacomodados en otro puesto dentro de la Empresa, después de todo, lo que se buscaba era vaciar el organismo descentralizado de trabajadores, no reacomodarlos, para así facilitar la privatización de los servicios de la paraestatal.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Otro problema derivado de la aplicación de los anteriores convenios fue que como los mismos contemplaban que la Empresa jubilaría a los trabajadores que tengan la antigüedad requerida, y por el contrario indemnizarían a los que no la tuvieran; la Empresa hasta con los últimos trabajadores que liquidó o jubiló en 1999, siempre pagó o la jubilación o la indemnización, pero no ambas, argumentando infundadamente que ambas prestaciones se equiparan y no pueden coexistir, criterio por demás deleznable y carente de todo fundamento jurídico que ha llevado a la Empresa al extremo de reconvenir a sus extrabajadores liquidados que le demandan el otorgamiento de la jubilación a que tienen derecho, la devolución del monto de las liquidaciones; cuando en realidad ambas prestaciones son completamente distintas y pueden coexistir, pues la jubilación es una prestación de tracto sucesivo generada por antigüedad en el servicio, y que tiene como fin asegurar la subsistencia del jubilado para los últimos años de su vida, mientras la indemnización es una prestación pagadera en una sola vista generada por el hecho mismo de dar por terminada una relación de trabajo, y aunque se cuantifica en base a los años de servicio, no se genera por antigüedad, pues se tiene derecho a ésta independientemente de los años de servicio, los que sólo pueden influir, en estos casos, para obtener una mayor o menor remuneración, y tiene como fin el ser más un reconocimiento por haber servido en la Empresa que para asegurar la subsistencia para años de retiro, pues la naturaleza de la indemnización de ser pagada en una sola vista hace que escape de tal propósito; por lo tanto si se trata de prestaciones de distinta naturaleza, la Empresa no debe equipararlas, ni negar el derecho de un trabajador a ser jubilado, si lo ha adquirido, por el hecho de haber cubierto anteriormente una indemnización con la que dio por terminada la relación de trabajo. La controversia que este problema generó fue resuelta por la Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación al emitir su criterio en jurisprudencia por contradicción de tesis, y que en seguida se transcribe:

Novena Época

Instancia: Segunda Sala

Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Tomo: V, Mayo de 1997
Tesis: 2a./J. 17/97
Página: 308

JUBILACIÓN. LA LIQUIDACIÓN DEL TRABAJADOR, AUNQUE PONE FIN A LA RELACIÓN DE TRABAJO, NO HACE IMPROCEDENTE LA ACCIÓN DE OTORGAMIENTO Y PAGO DE PENSIÓN JUBILATORIA.

Esta Suprema Corte ha sostenido el criterio de que con motivo de la jubilación, la relación de trabajo termina y se inicia otra en que las contraprestaciones que se otorgan las partes ya no son el intercambio de fuerza de trabajo por salario, sino que ahora el patrón otorga una pensión en reconocimiento del desgaste que incuestionablemente sufre todo trabajador, a lo largo del tiempo mínimo acumulado de servicios durante su vida económicamente productiva, conocido en términos jurídicos como antigüedad; de tal manera que si un trabajador que reúne los requisitos contractualmente establecidos para merecer su pensión, se separa del servicio, con motivo de un convenio de liquidación celebrado con la empresa, aunque esto constituye otra forma de terminación de la relación de trabajo, no autoriza a desconocer el derecho adquirido que se generó durante el desarrollo de la relación laboral.

Contradicción de tesis 50/96. Entre las sustentadas por el Noveno Tribunal Colegiado en Materia de Trabajo del Primer Circuito y el Primer Tribunal Colegiado en Materia de Trabajo del Primer Circuito. 9 de abril de 1997. Unanimidad de cinco votos. Ponente: Genaro David Góngora Pimentel. Secretario: Víctor Francisco Mota Cienfuegos.

Tesis de jurisprudencia 17/97. Aprobada por la Segunda Sala de este alto tribunal, en sesión pública de nueve de abril de mil novecientos noventa y siete, por cinco votos de los Ministros Juan Díaz Romero, Mariano Azuela Güitrón, Sergio Salvador Aguirre Anguiano, Guillermo I. Ortiz Mayagoitia y presidente Genaro David Góngora Pimentel.

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

Resulta incuestionable que el hecho de que un trabajador haya sido indemnizado y por esto haya terminado su relación de trabajo, no impide que le sea concedida su jubilación si tiene derecho a ésta, por tratarse de prestaciones de distinta naturaleza. Los convenios del 15 y del 30 de octubre de 1991 fueron ratificados ante la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje e incorporados al Contrato Colectivo de Trabajo, sus respectivos originales se encuentran agregados a los autos del expediente CC-2-XVIII-RM donde se encuentran agregados todos los originales de los Contratos Colectivos de Trabajo celebrados entre la Empresa Ferrocarriles Nacionales de México y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, el enorme expediente, dividido en 13 voluminosos tomos se encuentra depositado en la Unidad de Registro de Contratos Colectivos y Reglamentos Interiores de Trabajo de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje. El criterio de los Convenios del 15 y del 30 de octubre de 1991 de indemnizar a los trabajadores o bien jubilarlos con antigüedad menor a la del Contrato Colectivo, fue seguido posteriormente por la Empresa y por el Sindicato al dar por terminadas las relaciones de trabajo con todo su personal.

Con motivo de la inminente privatización de los servicios ferroviarios, era urgente que la Empresa Ferrocarriles Nacionales de México diera por terminadas las relaciones de trabajo con todo su personal, y dar por terminado así también el Contrato Colectivo de Trabajo para evitarle sustituciones patronales a la iniciativa privada, evidentemente todo esto en perjuicio de los trabajadores ferrocarrileros. En tales circunstancias la Empresa comenzó a dar por terminadas las relaciones de trabajo en todos sus establecimientos, los que había dividido en cuatro, mas varias líneas cortas en todo el país; así el 19 de mayo de 1997, por medio de un procedimiento de conflicto colectivo de naturaleza económica seguido ante la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, la paraestatal demandó al Sindicato la terminación colectiva de las relaciones de trabajo dentro del establecimiento denominado *Ferrocarril del Noreste*, que abarcaba desde la ciudad de México hasta Veracruz, Nuevo Laredo, Matamoros y Tampico hacia el noreste (ver al final de este trabajo el mapa que se acompaña como Anexo 4); en la audiencia del 28 de mayo de 1997, después de una tímida contestación del Sindicato en la que pidió que

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

las indemnizaciones y jubilaciones se hicieran en los mismos términos que los convenios del 15 y del 30 de octubre de 1991, sin haberse acreditado la necesidad de la terminación de las relaciones de trabajo, la Junta Resolvió en favor de la empresa, aprobando la terminación colectiva de las relaciones de trabajo entre Ferrocarriles Nacionales de México y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, respecto del establecimiento denominado *Ferrocarril del Noreste* a partir del 15 de junio de 1997 y condenando a la Empresa al pago de jubilaciones de los trabajadores que tengan 25 años de servicio los varones y 20 las mujeres, mas el pago de su prima de antigüedad en razón de 20 días de salario por año y conforme a los artículos 162, 485 y 486 de la Ley Federal del Trabajo, e indemnizando con el importe de 4 meses de salario mas 30 días de salario por cada año de servicios a quienes no tengan tal antigüedad, mas el pago de su prima de antigüedad conforme a la ley de la materia, es decir en los mismos términos que el Convenio del 30 de octubre de 1991, el original de dicha resolución se encuentra en la Secretaría Auxiliar de Conflictos Colectivos, Junta Especial Número 4 de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, específicamente en el expediente IV-280/97. De lo ocurrido en el mencionado juicio los trabajadores nunca supieron nada, ni por qué se les obligaba a jubilarse o a ser indemnizados, el Sindicato simplemente no informó a los trabajadores, o más correctamente los representantes del Sindicato, "informaron" en asambleas donde, al más puro estilo del charrismo sindical de nuestro país, sólo acudían a las asambleas los más allegados al dirigente sindical, no permitiendo el paso a los demás trabajadores vía los golpeadores y guaruras del propio líder del Sindicato. Como resultado, los trabajadores nunca se enteraron de la existencia del conflicto colectivo de naturaleza económica en el que sin su presencia se afectaron sus derechos laborales, en el que su Sindicato no los defendió y donde se condenó a la terminación colectiva de las relaciones de trabajo en el Ferrocarril del Noreste, sin haberse acreditado la necesidad de tal medida, y para el 23 de junio de 1997 todos los trabajadores del *Ferrocarril del Noreste*, de la misma paraestatal, fueron jubilados o indemnizados contra su voluntad.

La misma hazaña organizaron Empresa y Sindicato en contra de los trabajadores de los demás establecimientos, la siguiente embestida fue contra los

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

trabajadores del establecimiento denominado *Ferrocarril Pacífico Norte*, conjuntamente con los de la *Línea Corta Ojinaga-Topolobampo*, que abarcaban desde la ciudad de México hasta Manzanillo, Mexicali, Nogales, Ciudad Juárez, Torreón, Piedras Negras, Altamira y Tampico (ver al final de este trabajo el mapa que se acompaña como Anexo 4); por medio de laudo de fecha 19 de enero de 1998, dictado en el expediente IV-842/97 del procedimiento de conflicto colectivo de naturaleza económica, y cuya resolución se encuentra también en la Secretaría Auxiliar de Conflictos Colectivos, Junta Especial Número 4 de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, se aprobó la terminación colectiva de las relaciones de trabajo entre Empresa y Sindicato, respecto de éstos establecimientos, condenando a jubilar o indemnizar a los trabajadores en los mismos términos que los anteriores del *Ferrocarril del Noreste*, las jubilaciones e indemnizaciones forzosas se realizaron el 18 de febrero de 1998.

El siguiente ataque fue contra los trabajadores del establecimiento denominado *Ferrocarril Terminal Valle de México*, y las líneas cortas que administraba, el establecimiento abarcaba toda el área metropolitana de la ciudad de México, y líneas que llegaban hasta Cuernavaca y Olea en el estado de Morelos, y Tula, Pachuca, Apulco y Beristáin, en el estado de Hidalgo (ver al final de este trabajo el mapa que se acompaña como Anexo 4); por medio del laudo de fecha 24 de abril de 1998, dictado en esta ocasión en el expediente IV-193/98 del conflicto colectivo de naturaleza económica, y cuyo original de la resolución se encuentra también en la Secretaría Auxiliar de Conflictos Colectivos, Junta Especial Número 4 de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, la Junta aprobó la terminación colectiva de las relaciones de trabajo, desde luego y al igual que en los dos casos anteriores, sin acreditar la necesidad de la medida; se condenó también a jubilar o indemnizar según el caso a los trabajadores, en los mismos términos ya indicados para los trabajadores de los establecimientos que le precedieron a éste, las indemnizaciones y jubilaciones forzosas se realizaron el 30 de abril de 1998.

Siguió el turno a los trabajadores del *Ferrocarril del Sureste* y las respectivas líneas cortas de la región, que abarcaba desde la ciudad de México hasta

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Veracruz por la vía de Córdoba, la vía interoceánica de Coatzacoalcos a Salina Cruz, de Matías Romero hasta Ciudad Hidalgo en Chiapas, y la vía hasta Mérida, en Yucatán (ver al final de este trabajo el mapa que se acompaña como Anexo 4); esta vez las indemnizaciones y jubilaciones forzosas, cuantificadas en los mismos términos que para todos los ferrocarrileros de los establecimientos anteriores, se otorgaron en cumplimiento de la resolución al conflicto colectivo de naturaleza económica que obra en el expediente IV-786/98, en la Secretaría Auxiliar de Conflictos Colectivos, Junta Especial Número 4 de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, el Sindicato al igual que en los conflictos que le precedieron a éste, sólo se defendió tímidamente aceptando la terminación colectiva de las relaciones de trabajo, sin haberse acreditado la necesidad de tal medida, las indemnizaciones y jubilaciones se otorgaron el día 17 de diciembre de 1998. La Empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México quedó sin trenes y con muy poco personal, al que finalmente indemnizó o jubiló según el caso, unos el día 28 de febrero de 1999, y los últimos hasta el día 30 de septiembre de 1999, por medio de "convenios finiquitos" que obligaba la empresa a firmar a los trabajadores o bien obligándolos a solicitar su jubilación; después del día 30 de septiembre de 1999, la Empresa no contaba, por lo menos oficialmente, con ningún trabajador, únicamente quedaban los abogados de la Gerencia de Asuntos Jurídicos Laborales del organismo, quienes permanecían ya no como trabajadores, pues también fueron indemnizados o jubilados según su antigüedad, sino como prestadores de servicios profesionales por honorarios a cargo de la paraestatal, que seguía y sigue existiendo jurídicamente.

En todos los casos, y en virtud de que el Sindicato no podía representar al personal de confianza, la Empresa al dar por terminadas las relaciones de trabajo con sus empleados de confianza lo hizo otorgándoles las mismas prestaciones que a sus trabajadores de escalafón, obligándolos a entrar al Programa de Retiro Voluntario (sarcástico nombre, después de ver el fin que tuvo en los últimos años) o informándoles la Empresa de manera unilateral que sus plazas eran suprimidas, y obligándolos a solicitar su jubilación si tenían el tiempo de servicios necesario, o a firmar convenios finiquitos redactados unilateralmente por la Empresa en el caso de las indemnizaciones; dichos

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

convenios fueron utilizados tanto contra el personal de escalafón o sindicalizado como el de confianza, y donde según la lectura de dichos "convenios", después de que "el trabajador" manifestara espontáneamente estar completamente sano y no tener derecho a la jubilación, el mismo trabajador pedía espontánea, natural y voluntariamente su indemnización, tal era su emoción que no le importaba que estuviera próximo a recibir su jubilación por antigüedad en unos cuantos meses, o inclusive días; desde luego que semejantes farsas no podían llevarse a cabo todas ante la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, por lo que la Empresa obligó a los trabajadores a firmar en la misma Empresa, atentos a que si no firmaban de conformidad, simplemente no les pagaba nada la Empresa, difícil decisión para los ferrocarrileros que quedaban sin trabajo contra su voluntad y necesitaban el dinero de su liquidación para seguir viviendo por lo menos los siguientes meses próximos. Aunque justo es advertir que a los ferrocarrileros les fueron pagadas en su totalidad el importe de las partes proporcionales de sus prestaciones legales y contractuales, la Empresa sin embargo equiparó sin ningún fundamento la indemnización por terminar la relación de trabajo con la jubilación por antigüedad e incapacidad, y siempre otorgó o una o la otra, pero no ambas, con excepción del personal de confianza de los puestos más altos, esto es, conforme a su tabulador salarial que comprendía niveles del 01 que es el más bajo hasta el 36 que era el más alto, a los trabajadores de confianza de nivel 26 en adelante se les otorgaba su jubilación si tenían el tiempo de servicios necesario, y además se les cubrió los importes de sus indemnizaciones con motivo de terminar las relaciones de trabajo, reconociendo tácitamente la Empresa la procedencia de la coexistencia de ambas prestaciones, aunque no lo hiciera para todos los trabajadores.

3.- CÁLCULO DEL MONTO DE LAS PENSIONES JUBILATORIAS.

El problema de la forma de cuantificar el monto de las pensiones jubilatorias de los trabajadores de la Empresa Ferrocarriles Nacionales de México que obtuvieron tal beneficio, así como la forma en que la Empresa, el liquidación, en la práctica cuantificó y realiza los pagos de las pensiones, es el tema central del presente

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

trabajo. Los considerablemente bajos límites máximos marcados en el Contrato Colectivo de Trabajo respecto del pago de las pensiones de jubilación ha sido motivo de descontento de los trabajadores ferrocarrileros, prácticamente desde que se estableció el derecho de los ferrocarrileros a la jubilación, y no obstante, la Empresa y el Sindicato siempre pactaron topes máximos muy limitados para el pago de las pensiones de jubilación. Por otro lado, la enorme diferencia que en innumerables casos existe entre los irrisorios límites establecidos en el Contrato Colectivo de Trabajo con los que en muchos casos paga la Empresa las pensiones jubilatorias a sus trabajadores, y los también bastantes privilegios mediante los cuales el organismo público descentralizado ha otorgado a muchos de sus trabajadores jubilados, pensiones muy superiores al límite máximo establecido, ha sido también causa de descontento entre los ferrocarrileros jubilados de la paraestatal. El estudio a fondo del problema que se plantea respecto de las diferencias existentes entre las disposiciones contractuales que establecen límites máximos en el monto de las pensiones jubilatorias que otorga Ferrocarriles Nacionales de México, y la forma como en la práctica en innumerables casos otorgó jubilaciones superiores a tales límites, así como la proposición que planteemos al problema, será materia del siguiente capítulo de este trabajo. En el presente punto de este capítulo IV, hemos de señalar la normatividad contractual existente para cuantificar el monto de las pensiones de jubilación para los ferrocarrileros, tanto sindicalizados, llamados también en su propio Contrato Colectivo de Trabajo como de escalafón, como las disposiciones existentes para el personal de confianza de la paraestatal.

Las bases para cuantificar el monto de las pensiones de jubilación se encuentran establecidas en los artículos 13, 14, 15 y 16 del Reglamento de Jubilaciones del Contrato Colectivo de Trabajo para en período 1998-2000, el último pactado y que sirvió de base para fundamentar las jubilaciones otorgadas hasta el último trabajador con que contó la paraestatal hasta el 30 de septiembre de 1999. la forma de cuantificar el monto de las pensiones fue siempre en base al salario de cada trabajador, al respecto, los artículos 13 y 14 del Reglamento de Jubilaciones, textualmente establecían:

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

"ARTICULO 13. El salario computable para calcular el monto de la pensión jubilatoria, se integra con el salario y además con todos los alcances percibidos que aparezcan en las listas de raya, excepto gastos de viaje; la comisión por venta de boletos, aunque no se paga en lista de raya, también se tomará en cuenta para efectos jubilatorios; así como también las compensaciones que se concedan a los Mayordomos Generales de Unidades de Arrastre e Inspectores de Coches y Carros por la entrega y recibo de intercambio de las fronteras del País".

"ARTICULO 14. El personal que ocupando un puesto de escalafón sea jubilado por satisfacer los requisitos que para ello, según el caso, menciona el Artículo 7 fracciones I y II o por estar incapacitado y tener 15 (quince) años de servicios efectivos por lo menos, según lo exige la fracción III del mismo artículo 7, disfrutará de una pensión mensual del 100% (ciento por ciento) del promedio del salario mensual de los últimos 3 (tres) meses, computable de acuerdo con el artículo anterior. Esto queda sujeto a las limitaciones que señalan los Artículos 4 y 16 de este Reglamento."

De las anteriores disposiciones contractuales se desprende que la jubilación de cada trabajador se calculaba con un salario integrado, según el artículo 13, con todas las prestaciones del trabajador que aparezcan en las listas de raya; aunque también es de notarse que el Contrato Colectivo de Trabajo no estableció lo que debe entenderse por lista de raya, por lo que siempre se consideró que ésta no es otra cosa que el documento que contiene las diversas cantidades percibidas por el trabajador, entre las que deben contarse, por lo menos, las de carácter legal; por ende, la jubilación de los ferrocarrileros siempre se cuantificaba sobre la base de su salario integrado. Además, el artículo 14 señala que la pensión debe calcularse sobre el 100% del promedio de los últimos 3 meses de este salario integrado de cada trabajador. Este promedio de 3 meses de salario es prácticamente reciente; originalmente en el laudo arbitral de Lázaro Cárdenas de 1935, el

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

artículo 2º de su resolutivo Sexto, hizo remisión para el cálculo de las pensiones de jubilación a los porcentajes establecidos en los Contratos Colectivos existentes en cada especialidad, celebrados entonces entre la Empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México y cada una de las organizaciones de trabajadores de cada especialidad que conformaran después el actual Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana; posteriormente en los Contratos Colectivos que celebró la organización sindical de los ferrocarrileros con la Empresa, se pactó en la cláusula 385, que fue la correlativa al artículo 14 que comentamos, que la pensión mensual sería del 100% del promedio del salario mensual del último año de servicios efectivos, así fue pactada hasta la revisión contractual de 1986; y a partir de la revisión contractual de 1988, la cláusula 385 estableció que la pensión mensual sería al 100% del promedio del salario mensual de los últimos 3 meses, disposición que permaneció hasta la última revisión contractual en 1998, en el Reglamento de Jubilaciones del pacto colectivo. El artículo 15 del Reglamento de Jubilaciones del último Contrato Colectivo de Trabajo, estableció que en el caso de los trabajadores que hayan ocupado algún cargo sindical y que hayan adquirido el derecho a la jubilación, se les debía computar los salarios que hayan percibido sus sustitutos en los puestos de escalafón durante los últimos 3 meses. Las anteriores disposiciones contractuales en principio guardan congruencia y no tendría mayor problema su aplicación ni sería causa de descontento, en tanto es al 100% del promedio de los salarios integrados de los trabajadores conforme debieran cuantificarse las pensiones de jubilación. Sin embargo, el mismo artículo 14 remite la aplicación de dichas disposiciones a las limitaciones comprendidas en los artículos 4 y 16. El artículo 4, como mencionamos con antelación en el punto 1 de este mismo capítulo, se refiere a la partida máxima que se destinaría para el pago de pensiones jubilatorias, que para el año de 1998, según dicho artículo 4, fue de \$20'000,000.00 (veinte millones de pesos 00/100 M.N.), cantidad que por lo excesivamente bajo de su monto únicamente alcanzaría a cubrir el monto de un mes de pensión en razón de \$2,000.00 (dos mil pesos 00/100 M.N.) a sólo 10,000 jubilados, basta realizar una simple operación aritmética de división para verificarlo; siendo que para 1998 la Empresa tenía ya más trabajadores jubilados que en servicio activo con motivo de las terminaciones colectivas de las relaciones de trabajo, y que además la Empresa

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

siempre cubrió y sigue cubriendo a todos sus jubilados el importe de sus pensiones, en muchos casos con cantidades muy superiores a \$2,000.00 mensuales, es evidente que la partida destinada por la empresa al pago de jubilaciones fue muy superior al indicado en el artículo 4 del Reglamento, el cual, además puede notarse que para 1998 se encontraba ya fuera de la realidad, y por lo tanto la limitación que señala el artículo 14 remitiéndose al artículo 4 para el cálculo de las pensiones en relación con el monto de dicha partida señalada, simplemente fue letra muerta. La otra limitación al cálculo de las pensiones es la correspondiente al artículo 16 del mismo Reglamento, que textualmente dispone:

"ARTÍCULO 16. En ningún caso para el personal de escalafón que tenga derecho a ser jubilado se le concederá pensión inferior a \$1,400.00 (MIL CUATROCIENTOS PESOS 00/100 M.N.) mensuales, ni mayor de \$2,000.00 (DOS MIL PESOS 00/100 M.N.) mensuales."

Es esta disposición la causa del generalizado descontento de todos los ferrocarrileros jubilados tanto en la actualidad como desde que se estableció por primera vez algún tope máximo en el pago de jubilaciones, esto es, desde 1935, pues para desgracia de los ferrocarrileros siempre ha existido esta limitación en el monto de sus pensiones, la cual siempre se había actualizado en una mínima parte en cada revisión contractual, a fin de que la Empresa siguiera perjudicando con dichos montos a su personal que se jubile. Es evidente que la sola aplicación de topes máximos tan minúsculos en el monto de las pensiones va en perjuicio de los jubilados, al dejar como intrascendentes las reglas contenidas en los artículos 13 y 14 respecto de la forma de calcular las pensiones a la base de los salarios integrados, para que la Empresa pague mínimas cantidades que como máximo deben ser de \$2,000.00 mensuales, inferiores incluso a la gran mayoría o prácticamente todos los salarios que para el personal activo establecían los tabuladores salariales correspondientes a 1998, en que se revisó contractualmente por última vez dicho tope.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Respecto de la forma de incrementar las pensiones, anteriormente se pactaba en los Contratos Colectivos de Trabajo, en la cláusula 396 de los Contratos correspondientes a los bienios 1984-1986 y hasta el correspondiente al bienio 1990-1992, después en la cláusula 353 de los pactos colectivos correspondientes a los bienios 1992-1994 y 1994-1996, y finalmente en la cláusula 36 del Contrato Colectivo correspondiente al bienio 1996-1998, que todos los aumentos generales al tabulador que se otorguen a los trabajadores en servicio debían hacerse extensivos al personal jubilado. En la revisión contractual de 1998, se estableció en la cláusula 36 del Contrato Colectivo de Trabajo, que Empresa y Sindicato celebrarían acuerdos para la creación de un fondo de jubilaciones, el cual celebraron con fecha 24 de agosto de 1999 para incorporarlo a un fideicomiso celebrado previamente entre Ferrocarriles Nacionales de México y Nacional Financiera, S.N.C. el 19 de diciembre de 1997, para el pago de las jubilaciones a cargo de la Empresa; pactándose también en la misma cláusula del Contrato Colectivo, que a partir del año de 1999, las pensiones deben incrementarse anualmente en el mes de febrero con efectos a partir del 1º de enero de cada año, conforme a la inflación determinada por el índice de precios al consumidor dados a conocer por el Banco de México.

Para el personal de confianza, las disposiciones existentes contemplaban cuantías todavía menores. Conforme al punto 3 de las Normas para la Jubilación del Personal de Confianza del 1º de enero de 1987, el empleado de confianza que sea jubilado por antigüedad (30 años de servicios los varones y 25 las mujeres) debería recibir una pensión mensual del 70% del promedio del salario de su último año de servicios, incrementándose la pensión en un 2% si la edad del jubilado está entre los 51 y los 54 años, y por cada año de edad de los 54 a los 59 se incrementaría en un 0.5%. Conforme al punto 4, el empleado de confianza jubilado por edad avanzada (60 años de edad y 15 años de servicios) debería recibir una pensión del 50% del promedio del salario de su último año de servicios, incrementándose en un 1.333% por cada año de servicios que exceda de los 15 y hasta los 29 años. Si el jubilado tiene de 60 a 70 años de edad y 30 años de servicios efectivos, recibiría una pensión del 75% del promedio de su salario del último año de servicios, incrementándose en un 0.5% por cada año de servicios que exceda de los

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

30, conforme al punto 5 de las Normas. Si el jubilado tiene más de 70 años de edad y 30 de servicios, recibiría una pensión del 81% del mismo promedio salarial del último año de servicios, incrementándose la pensión en un 0.5% por cada año de servicios que exceda de los 30, según el punto 6 de las Normas. Al jubilado por incapacidad profesional, se le otorgaría una pensión del 58.335% al 90% según el número de años de servicios desde los 10 hasta los 30, conforme al punto 7 de las Normas. Si la incapacidad es de origen no profesional, conforme al punto 8 la pensión será calculada desde el 37.5% hasta el 90% según los años de servicios que van del mínimo de 10 hasta los 30. El salario base para cuantificar estas pensiones del personal de confianza se integraba de acuerdo con el punto 12 de las Normas, con el salario mensual tabulado, las vacaciones, prima vacacional, aguinaldo y la ayuda para ropa de trabajo, y conforme a lo dispuesto por el punto 20 de las Normas, los incrementos generales y extraordinarios que se otorguen a los jubilados de puestos de escalafón, se aplicarían extensivamente a los jubilados de puestos de confianza.

Es de notar que para el personal de confianza los porcentajes establecidos para cuantificar sus pensiones son inferiores al de los trabajadores sindicalizados que es del 100% en todos los casos, con excepción de los supuestos para obtener una jubilación proporcional. Sin embargo, los referidos porcentajes para la cuantificación de las pensiones para el personal de confianza también quedaban como intrascendentes ante la existencia de un tope máximo del que no debía exceder ninguna pensión, en este caso en razón de \$700,000.00 (setecientos mil "viejos" pesos 00/100 M.N.) establecido en el punto 9 de las Normas, que aunque para el año de 1987 representaba una cantidad muy superior al tope existente entonces para el personal sindicalizado, pues este era de \$100,000.00 (cien mil "viejos" pesos 00/100 M.N.), era notoria la relativa situación de "privilegio" en que la Empresa había dejado a su personal de confianza respecto de los trabajadores sindicalizados; sin embargo en revisiones contractuales posteriores los topes máximos señalados en el Contrato Colectivo para el personal de escalafón se iban incrementando aunque en mínimas cantidades y de acuerdo con las devaluaciones de nuestra moneda; el tope máximo para el personal de confianza en cambio no fue modificado y su aplicación resultó cada vez más perjudicial, el tope actualmente sigue

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

siendo el mismo \$700.00, en pesos de la denominación actual; aunque también debe considerarse que las referidas Normas para la Jubilación del Personal de Confianza a que no hemos estado refiriendo a lo largo del presente capítulo, no fueron aprobadas por el Consejo de Administración de la Empresa, y por lo tanto no pueden ser obligatorias. Sin embargo, la Empresa siempre invocó las referidas Normas para jubilar a todo su personal de confianza hasta en estos últimos años, con la salvedad de que no aplicaba el ahora sumamente irrisorio tope jubilatorio de \$700.00 mensuales, sino que a todo su personal de confianza desde 1991 aproximadamente, siempre lo jubiló con el importe de \$2,803.00 mensuales, sin que modificara posteriormente tal cantidad, pues incluso los trabajadores de confianza que fueron jubilados en 1999, recibieron el importe de esa misma cantidad de \$2,803.00 mensuales, sin que exista ninguna disposición que la haya establecido, y que por lo tanto deja el precedente de que la Empresa paga a todo su personal de confianza jubilaciones superiores al tope máximo establecido en el Contrato Colectivo de Trabajo, cuyas disposiciones en todo caso deben ser extensivas al personal de confianza, pues aunque la cláusula 9 del Contrato Colectivo establezca actualmente lo contrario, la Empresa siempre aplicó extensivamente el Contrato al personal de confianza y además la misma cláusula 9 señala que las prestaciones de los trabajadores de confianza no pueden ser inferiores a los existentes dentro de la Empresa; las disposiciones del Contrato Colectivo, por ende, deben ser la únicas aplicables al personal de confianza, de manera extensiva.

Otro problema generado con relación a las jubilaciones de los ferrocarrileros es el relativo al dinero que se requiere para su pago. Hasta la actualidad la Empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México ha pagado puntualmente todas las pensiones por jubilación, sin embargo la Empresa no administra ninguna vía ni cuenta con personal a su cargo, esto es, ya no es productiva, todos los tramos de vía actualmente se encuentran administrados por la iniciativa privada en empresas distintas; para que Ferrocarriles Nacionales de México pudiera asegurar el pago de las jubilaciones a su personal, con parte de los ingresos obtenidos por la venta de las empresas ferroviarias a la iniciativa privada, celebró con Nacional Financiera, S.N.C. un contrato de fideicomiso el

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

19 de diciembre de 1997, que quedó registrado en la propia fiduciaria Nacional Financiera, S.N.C. con el número 5012-6 y con la denominación "FERRONALESJUB", el cual se subrogaría de la obligación de Ferrocarriles Nacionales de México de pagar las jubilaciones; el fideicomiso se creó originalmente con la cantidad de \$13,500 millones de pesos, los que la fiduciaria Nacional Financiera, S.N.C. invertiría en instrumentos de deuda gubernamentales o bancarios "del más alto rendimiento y de la mayor seguridad" según expresa la cláusula Cuarta del Contrato de Fideicomiso, con la posibilidad de que transitoriamente la Empresa fideicomitente pueda transferir recursos del fideicomiso para el pago de jubilaciones cuando así lo solicite la paraestatal; según lo manifestó el último Director General de la Empresa, Ramiro Sosa Lugo, para febrero del año 2000 tenía el fideicomiso fondos de 16,200 millones de pesos, como resultado de las inversiones del capital, y que así quedan garantizadas las jubilaciones de todos los ferrocarrileros hasta el año 2035, lo que se antoja sumamente difícil dada la cantidad de recursos todavía escasos y el enorme número de jubilados, que la Empresa manifestó que hasta el día 26 de septiembre de 2000 eran 56,372 jubilados, y porque en el mismo contrato de fideicomiso se acordó que los cuantiosos honorarios de la fiduciaria en razón de \$475,000.00 anuales mas el impuesto al valor agregado, así como todos los gastos, impuestos, derechos, comisiones y honorarios que erogue la fiduciaria serían con cargo al patrimonio fideicomitado, según las cláusulas Novena y Décimo Tercera del Contrato de Fideicomiso, aunque se contempló también la posibilidad de que el patrimonio del fideicomiso se pueda incrementar con fondos públicos federales, previa aprobación de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, conforme a la cláusula Tercera de dicho Contrato.

Con fecha 26 de septiembre de 2000, la Empresa Ferrocarriles Nacionales de México y la Nacional Financiera, S.N.C., celebraron en presencia del Secretario de Comunicaciones y Transportes, y de varios representantes del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, un convenio con el que modificaban el contrato de fideicomiso "FERRONALESJUB" del 19 de diciembre de 1997 en su totalidad, según lo expresa la cláusula Primera del convenio; en realidad, el convenio esencialmente sigue las mismas disposiciones que el contrato original respecto de las obligaciones para las que

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

fue creado, esto es, se debe encargar del pago de las jubilaciones de los trabajadores de Ferrocarriles Nacionales de México a través de la administración del patrimonio que integra el fideicomiso, según lo señala la cláusula Cuarta del convenio modificatorio; dicho patrimonio del fideicomiso debe ser invertido principalmente en instrumentos de deuda, y debe transferir a las cuentas bancarias respectivas cantidades suficientes para el pago mensual de las pensiones de jubilación, según lo expresa la misma cláusula Cuarta del convenio; a diferencia del Contrato original, en el Convenio modificatorio señala claramente que reconoce como fideicomisarios a los 56,372 jubilados por la paraestatal fideicomitente, y que sólo debe pagar las pensiones por los montos señalados en las listas de jubilados proporcionadas por la empresa y que anexaron al convenio, los incrementos a las pensiones se deberán hacer anualmente conforme a la inflación determinada por el Índice Nacional de Precios al Consumidor, y en los casos de incrementos de emergencia cuando lo determine la Comisión Nacional de Salarios Mínimos, según lo disponen las cláusulas Sexta y Séptima; las prestaciones contractuales para jubilados consistentes en Ayuda para la Adquisición de Artículos de la Canasta Básica, Ayuda de Renta, Aguinaldo, Ayuda de Gastos Funerarios y Pago de Marcha en caso de fallecimiento de algún jubilado, así como el total las aportaciones ante el IMSS del Seguro de Continuación Voluntaria del Régimen Obligatorio para los jubilados hasta que alcancen la edad de 60 años y cuenten con el número de cotizaciones suficientes para gozar de la pensión por cesantía en edad avanzada, deberán cubrirse con cargo al patrimonio del fideicomiso conforme a lo dispuesto por las cláusulas Quinta, Novena y Décima del Convenio modificatorio.

El Convenio Modificatorio del Contrato de Fideicomiso del 26 de septiembre de 2000, al especificar a quienes tendría como fideicomisarios, destinó el patrimonio del fideicomiso, específicamente para los 56,372 jubilados señalados en las listas que aportó la empresa; además de que se acordó no responsabilizar al fideicomiso de ninguna obligación presente o futura de cualquier tercero no precisado como fideicomisario, es decir, que en caso de que la Junta de Conciliación y Arbitraje condene a Ferrocarriles Nacionales de México a otorgarle a algún extrabajador su pensión jubilatoria, dicha jubilación correrá directamente a cargo de la Empresa, de igual modo en

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

el supuesto de que la Empresa sea condenada por la Junta a ajustar e incrementar la jubilación de alguno de los jubilados precisados como fideicomisarios, las diferencias también correrán cargo del patrimonio de la paraestatal mientras exista, o bien del causahabiente designado al momento de extinguirse la Empresa, que actualmente es Banobras, aunque se estableció también en la cláusula Décima Cuarta del Convenio la posibilidad de incorporar a los nuevos jubilados como fideicomisarios e incrementar las pensiones por mandato de autoridad, resultado de juicios laborales, previa autorización del Comité Técnico del fideicomiso y siempre que la Empresa o su causahabiente aporten al patrimonio del fideicomiso el monto que se requiera para cubrir las nuevas obligaciones. Los honorarios de la fiduciaria, que resultan bastante cuantiosos, conforme a la cláusula Trigésima del Convenio, fueron pactados en razón de \$30,000.00 (Treinta mil pesos 00/100 M.N.) por cada modificación al Contrato de Fideicomiso, mas la cantidad de \$671,000.00 (Seiscientos setenta y un mil pesos 00/100 M.N.) anuales, todas mas el correspondiente impuesto al valor agregado y además de que serán actualizadas dichas cantidades cada año conforme a la inflación determinada por el Índice Nacional de Preciso al Consumidor, deberán correr con cargo al patrimonio del Fideicomiso. De igual modo que en el Contrato de Fideicomiso, en el Convenio modificatorio se contempló también la posibilidad de que el patrimonio del fideicomiso se pueda incrementar con fondos públicos federales, previa aprobación de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, conforme a la cláusula Tercera del Convenio en comento. Además de lo anterior, se convino el día 24 de agosto de 2000 que se incluiría dentro del fideicomiso a los trabajadores que fueran jubilados por el Sindicato (trabajadores del organismo sindical, no de la Empresa) para efecto de que con el capital que ya había aportado la Empresa para el pago de jubilaciones, se pagaran también las pensiones de los 731 trabajadores jubilados por el Sindicato Ferrocarrilero, incluidas las cuantiosas pensiones que reciben los dirigentes sindicales espurios que han padecido y siguen padeciendo los rieleros, y que constituye otra sangría más al patrimonio del fideicomiso con el que deben cubrirse las jubilaciones de los ferrocarrileros.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

En la actualidad, el fideicomiso no se ha encargado total y directamente de cubrir las pensiones de jubilación como único organismo para tal efecto, siendo la Empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México quien ha continuado interviniendo en el pago de las pensiones de sus trabajadores jubilados, lo anterior en virtud de que la Empresa jurídicamente sigue existiendo, aunque en extinción, y como consecuencia de una contradicción establecida en el propio decreto que extinguiría a la paraestatal; sigue por lo tanto obligada con sus trabajadores jubilados al pago de sus pensiones, pues el fideicomiso se debe hacer cargo directamente de tales obligaciones una vez extinguida totalmente la Empresa, lo que además el propio contrato de fideicomiso estableció generando en la práctica una contradicción, atento a que se estableció que la Empresa se haría cargo de todas las demandas laborales a fin de liberar de responsabilidad a la fiduciaria, y en consecuencia quedaron existiendo dos entidades distintas encargadas de cubrir el pago a los jubilados; por lo tanto si la Empresa jurídicamente (según el decreto que la extinguió subsiste la paraestatal para efectos del proceso de liquidación) sigue existiendo con personalidad jurídica y patrimonio propios, pues este último no ha podido liquidarlo en su totalidad, sigue por lo tanto encargándose de cubrir ya directamente o por medio de su intervención en el fideicomiso, la totalidad de las pensiones jubilatorias, como se obligó en el Contrato Colectivo de Trabajo.

Sin embargo, el Contrato de Fideicomiso Original de 1997, tuvo una modificación en su Cláusula Cuarta, el 17 de diciembre de 1998, para adicionar una disposición más, consistente en que los recursos materia del Fideicomiso, por instrucción del fideicomitente, podrán destinarse al otorgamiento de créditos al Gobierno Federal; y con tal disposición a su favor, el Gobierno del Doctor Ernesto Zedillo por conducto de la Secretaría de Hacienda no perdió la oportunidad de celebrar contrato de crédito con la Nacional Financiera, S.N.C. para disponer del patrimonio fideicomitado con que se deberían pagar las pensiones de los ferrocarrileros jubilados, dicho contrato se celebró el 29 de diciembre de 1998, y el crédito concedido fue de 5,720'455,331 UDIS (Unidades de Inversión) equivalente a \$13,500 millones de pesos, los que para el día 4 de junio de 2001 en que se publicó el decreto de extinción del Organismo, y a pesar de las mínimas

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

amortizaciones al empréstito, dejaban un pasivo equivalente a \$14,699'904,000.00 (Catorce mil seiscientos noventa y nueve millones novecientos cuatro mil pesos 00/100 M.N.); esto según los datos arrojados por la auditoría contable que el despacho Suárez del Real y Galván Flores, S.C. realizó sobre la situación financiera de los Ferrocarriles Nacionales de México por indicación de la Secretaría de la Contraloría y Desarrollo Administrativo, con motivo de la extinción de la Empresa el 4 de junio de 2001, y cuyos originales de la auditoría se encuentran tanto en la propia dependencia, como en el Departamento Jurídico de los Ferrocarriles Nacionales de México. Otro dato que aporta la referida auditoría, es que la paraestatal de los Ferrocarriles Nacionales de México participó en forma temporal en el capital social de la primera empresa ferroviaria privada que se creó en 1997 con motivo de las concesiones del servicio ferroviario, Transportación Ferroviaria Mexicana, S.A. de C.V., obligándose a suscribir y pagar 2'450,000 acciones del Grupo TFM, de la serie "L" de voto restringido y sin dividendo preferente, que representan el 24.6281% del capital social de la Empresa TFM, S.A. de C.V. por la cantidad de \$1,581'700,00.00 (Un mil quinientos ochenta y un millones setecientos mil pesos 00/100 M.N.) mas intereses desde el 1° de febrero de 1997, liquidando dicho importe y registrándolo contablemente el día 23 de junio de 1997, sin que hasta la fecha haya realizado el organismo descentralizado aportaciones adicionales al capital social de la nueva Empresa ni los accionistas originales ejerzan su derecho a adquirir la totalidad o parte de dichas acciones; las acciones sin embargo, fueron transmitidas a título gratuito por los Ferrocarriles Nacionales de México a la Nacional Financiera, S.N.C., con un valor contable de \$480 millones de pesos para que formaran parte del capital fideicomitado. Sin embargo las acciones en comento no han sido canjeadas y la transmisión de propiedad de las acciones a la fecha en que concluyó la auditoría se encontraba en trámite; de donde se desprende que el fideicomiso para el pago de las jubilaciones no cuenta con la mayor parte de su capital con motivo de un crédito al Gobierno Federal, en cambio cuenta con acciones de una empresa ferroviaria privada que recientemente ha manifestado que opera ya bajo déficit, y que hace que sus títulos de crédito resulten poco atractivos; por lo que es de suponer que si el capital que se obtenga de la liquidación del patrimonio de la paraestatal en extinción no se transmite al fideicomiso, es muy probable que en poco

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

tiempo el Gobierno Federal tenga que realizar aportaciones adicionales al capital del fideicomiso para poder seguir pagando las pensiones de los ferrocarrileros jubilados, aportaciones que tendrá que autorizar la Secretaría de Hacienda. Así es como se ha especulado con el dinero para las pensiones de los ferrocarrileros jubilados.

Finalmente, el día 4 de junio de 2001, se publicó en el Diario oficial de la Federación el decreto mediante el que se extinguió el organismo público descentralizado Ferrocarriles Nacionales de México y se abrogó su Ley Orgánica. El artículo 1º del referido decreto es el que determina decretar la extinción de la Empresa, pero señala que conservará su personalidad jurídica exclusivamente para efectos del proceso de liquidación; disposición que resulta contradictoria, en tanto que establece primero la extinción de la paraestatal y en el mismo artículo señala que siempre no, que seguirá conservando su personalidad jurídica para efectos del proceso de liquidación, esto es, que finalmente el organismo no se extinguió y por lo tanto sigue existiendo como empresa en liquidación, situación en la que en realidad ya se encontraba desde el 31 de agosto de 1999 cuando terminó sus actividades operativas, por lo que esta disposición no generó ninguna nueva situación de facto; lo que sí introdujo el decreto fueron las nuevas disposiciones que reglamentan las funciones del liquidador responsable del proceso, con respecto a los activos y sobre todo los pasivos del organismo descentralizado en liquidación, además de decretar la abrogación de la Ley Orgánica de la paraestatal. El decreto señaló también que el Gobierno Federal responderá de manera subsidiaria y en su caso de manera solidaria de las obligaciones derivadas de los juicios en trámite contra la Empresa, además de establecer que garantizará complementariamente el pago de las jubilaciones en caso de que el fondo de jubilaciones sea insuficiente. Llama la atención que en el decreto se estableció en el artículo 4º que los derechos de los trabajadores generados conforme al Contrato Colectivo de Trabajo aplicable y a la Ley serán respetados, y más adelante, en el artículo transitorio Segundo establece que el pago de las pensiones no podrá ser retenido por ninguna circunstancia, salvo por decisión judicial. Tal aclaración dentro del decreto que evidenciaba la necesidad de que fuera establecido, pone de manifiesto que hasta los Poderes de la Unión tenían conocimiento de las frecuentes violaciones a los derechos de

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

los jubilados por parte de la Administración de la Empresa, a cargo de su último director, el Licenciado Ramiro Sosa Lugo, que había estado suspendiendo ilegalmente el pago de las pensiones cuando algún jubilado, especialmente si fue trabajador de confianza, demandaba al organismo ante la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, en evidente violación de su derecho de acudir a los tribunales a demandar justicia, establecido en el artículo 17 Constitucional, amedrentando ilegalmente a los jubilados por su lado más débil, el pago de las pensiones con las que subsisten; la disposición que protege este derecho de los jubilados, ya es ley, falta ver que la Empresa lo cumpla, pues todavía en fechas recientes era utilizada la práctica de la suspensión del pago de las jubilaciones a trabajadores que demandaron a la Empresa porque sus pensiones eran y siguen siendo miserables.

El día 28 de junio de 2001 se publicó en el diario Oficial de la Federación otro decreto que estableció las bases para llevar a cabo el proceso de liquidación; el organismo liquidador designado fue el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, Sociedad Nacional de Crédito, Institución de Banca de Desarrollo (BANOBRAS), quien actualmente lleva a cabo el proceso de liquidación de los activos y pasivos de la paraestatal. El pago de las pensiones de jubilación de los ferrocarrileros señalados como fideicomisarios se ha realizado puntualmente, aunque con incrementos mínimos en sus pensiones. Las causas que motivan la necesidad de cuantificar montos mayores en las pensiones de los jubilados, son evidentes dado su monto actual, y este problema, así como su posible solución serán abordados con más detalle en el capítulo siguiente del presente trabajo.

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

CAPÍTULO V

ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN DE LOS FERROCARRILEROS JUBILADOS RESPECTO DEL PAGO DE SUS PENSIONES Y LA FORMA EN QUE SON APLICADAS LAS DISPOSICIONES QUE REGULAN EL CÁLCULO DEL MONTO DE LA PENSIÓN JUBILATORIA.

1.- EL PROBLEMA DE LA APLICACIÓN DEL TOPE MÁXIMO PARA LAS JUBILACIONES.

2.- FORMA EN QUE LA EMPRESA CUANTIFICA EN LA PRÁCTICA EL MONTO DE LAS JUBILACIONES PARA SUS TRABAJADORES.

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

CAPÍTULO V

ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN DE LOS FERROCARRILEROS JUBILADOS RESPECTO DEL PAGO DE SUS PENSIONES Y LA FORMA EN QUE SON APLICADAS LAS DISPOSICIONES QUE REGULAN EL CÁLCULO DEL MONTO DE LA PENSIÓN JUBILATORIA.

1.- EL PROBLEMA DE LA APLICACIÓN DEL TOPE MÁXIMO PARA LAS JUBILACIONES.

La existencia durante más de sesenta y cinco años, de topes máximos pactados en los Contratos Colectivos de Trabajo que limitan el pago de las pensiones jubilatorias de los ferrocarrileros, al dejar como intrascendentes las bases establecidas para el cálculo de las pensiones sobre la base del promedio de los salarios integrados de cada trabajador, ha sido y sigue siendo todavía motivo de descontento de los jubilados ferrocarrileros, motivada por la enorme desigualdad que la disposición contractual que contempla el límite máximo para el pago de las pensiones trae consigo, y sobre todo considerando que en la práctica la Empresa aplicó dichos topes máximos a una parte de las pensiones de jubilación que cubrió y sigue cubriendo; frente a otra gran cantidad de pensiones que ha cubierto y sigue cubriendo en cantidades desproporcionadamente superiores a dichos límites impuestos contractualmente, sentando con ello desde hace muchos años el precedente de que el organismo no necesariamente ha respetado el tope máximo establecido en el Contrato Colectivo de Trabajo para el pago de las pensiones; pero también dejando una enorme inconformidad y descontento en los jubilados ante la

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

evidente arbitrariedad y desigualdad en que cuantificó el pago de las jubilaciones en beneficio de una gran cantidad de jubilados y en perjuicio de otra gran cantidad de éstos; con el problema además de que el último Contrato Colectivo de Trabajo se pactó para el período 1998-2000, es decir ya no se celebró ningún otro Contrato Colectivo y la Empresa titular de dicho pacto colectivo, la de los Ferrocarriles Nacionales de México, fue formalmente extinta por decreto publicado en el diario Oficial de la Federación el día 4 de junio de 2001, aunque con la subsistencia del organismo descentralizado únicamente para efectos del proceso de liquidación, según lo establece el mismo decreto; por lo tanto, la posibilidad de que en alguna revisión contractual se suprimiera el tope máximo se desvaneció frente a los trabajadores ferrocarrileros que ahora están jubilados, dificultando enormemente tal posibilidad, pero no imposibilitándola como más adelante expondremos, el problema del monto del pago de las jubilaciones de los ferrocarrileros, es por lo tanto, un problema todavía vigente.

Cuando se pactó por primera vez el derecho de jubilación de los trabajadores ferroviarios en sus primeros contratos colectivos de trabajo en 1922 y 1923, las Empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México, entonces incautada por el Gobierno Federal, se obligó a cubrir las pensiones sobre la base del salario íntegro de cada trabajador; fue en 1925 y después durante la crisis mundial de 1929, cuando la Empresa, alegando la mala situación financiera por la que atravesaba, comenzó a restringir el monto de las pensiones, pagándolas en algunos casos al 50% del salario íntegro del trabajador; sólo algunas organizaciones de trabajadores recuperaron el derecho de cuantificar las jubilaciones sobre el salario íntegro, lo que ocasionó que para 1935 existieran diversos contratos colectivos con diferentes formas de cuantificar las jubilaciones, según las ramas o especialidades ferrocarrileras titulares de cada contrato; por tal motivo en el laudo arbitral de Lázaro Cárdenas de 1935, para resolver un conflicto entre los Ferrocarriles Nacionales de México y el entonces naciente Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, del que nació el primer Contrato Colectivo de Trabajo celebrado entre estas dos partes, el laudo se remitió para la cuantificación de las jubilaciones a los contratos colectivos existentes y que comenzaba a administrar el naciente Sindicato en el

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

lugar de las antiguas organizaciones rieleras que se extinguieron; pero fijó el primer tope a las jubilaciones, en razón de \$600.00 sin especificar el laudo qué periodicidad de tiempo comprendía este límite, aunque que presumiblemente era mensual, puesto que las jubilaciones se pagaban y se siguen pagando en forma mensual; medida que evidentemente perjudicó a los rieleros que se jubilaban, al percibir pensiones inferiores incluso a las que se establecían en los contratos colectivos a los que se remitía el laudo arbitral; aunque también es justo reconocer que el tope máximo fijado en el laudo presidencial de 1935, atendiendo a los salarios de los ferrocarrileros existentes en aquel año, era superior a los topes que se establecieron posteriormente en los siguientes Contratos Colectivos de Trabajo, donde el tope máximo disminuyó considerablemente en comparación con los salarios.

Según el laudo arbitral de Lázaro Cárdenas, en el que también se resolvió un incremento salarial para los ferrocarrileros de más bajos ingresos, en el Resolutivo Quinto quedó establecido que los ferrocarrileros con categoría de peón, cargador, ayudante auxiliar, limpiador, guarda-vía, aseador, guarda puente, guarda-carros, practicantes, barrenderos, lampareros, guarda-cruceros, veladores, mozos-jardineros, porteros, cabos, albañiles, bomberos, llamadores y ayudantes albañiles, no deberían ganar menos de \$1.85 a \$2.00 por jornada; es decir, en 1935 los ferrocarrileros de más bajos ingresos obtenían mensualmente de \$55.50 a \$60.00, mientras el tope máximo para la jubilación, jubilación que debía cuantificarse sobre el promedio del salario de los últimos dos años de los trabajadores, entre otras disposiciones, era en ese año de \$600.00, y aunque los salarios cuyos datos de 1935 corresponden únicamente a cuotas de los tabuladores sin integrar el salario, puede notarse que el tope máximo jubilatorio era muy superior a los salarios más bajos y, presumiblemente, a la mayoría de los salarios de los ferrocarrileros, incluso para el supuesto de que se jubilara en 1935 un ferrocarrilero con alguno de éstos bajos ingresos, su pensión conforme al laudo arbitral, no podía ser inferior de \$100.00 mensuales, lo que constituía un beneficio, en tanto recibiría una pensión jubilatoria superior al monto de su salario como activo.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

En cambio, al momento de pactarse en 1998 el último Contrato Colectivo de Trabajo, los salarios más bajos que pagaba la Empresa, sobre el monto de salarios integrados, eran el de carretillero estibador, en razón de \$93.59 diarios, o sea \$2,807.70 mensuales; el de aseador, en razón de \$110.14 diarios, es decir \$3,304.20 mensuales; el de los empleados de vigilancia, porteros y empleados de seguridad, en razón de \$92.75 diarios, o bien \$2,782.50 mensuales; el de ayudante cocinero era de \$125.02 diarios, esto es \$3,750.60 mensuales; el de auxiliar tallerista era de \$108.86 diarios, o bien \$3,265.80 mensuales; los de cambiador, proveedor de locomotoras, equipador de cabooses, cambiavía, llamador, lamparero y guarda crucero eran de \$129.92, es decir \$3,897.60 mensuales en la zona 1, la más económica de las tres en que se dividió el sistema para estas especialidades; y el salario integrado más bajo de los empleados de confianza, el del nivel 1, para 1998 era de \$105.69 diarios, es decir \$3,170.70 mensuales; esto sólo por mencionar los salarios más bajos que pagaba la Empresa, que para sus últimos años tenía casi cien mil trabajadores en muchas especialidades y con salarios mucho más altos en cada especialidad, por lo que el tabulador salarial resultó sumamente extenso y abarcó varias fojas del expediente en que obra agregado en la Unidad de Registro de Contratos Colectivos y Reglamentos Interiores de Trabajo de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje. Sin embargo y a pesar de que los salarios más bajos al interior de la Empresa para 1998 se encontraban entre los \$2,782.50 y los \$3,897.70 mensuales, aún así la Empresa y el Sindicato pactaron que las jubilaciones, que se calculan sobre el 100% del promedio de los últimos tres meses del salario integrado de cada trabajador, no pudieran exceder del tope máximo de \$2,000.00 mensuales; la paraestatal interesada en evitar mayores erogaciones y el Sindicato controlado por líderes espurios ajenos por completo a las necesidades e intereses de los trabajadores pactaron que el que sería el último tope máximo que fijarían, fuera notoriamente inferior a los salarios más bajos existentes en ese momento en la Empresa, y además dicho tope dado su carácter general, sería aplicado a todos los trabajadores que se jubilaran a partir de entonces.

De los datos anteriores se desprende también, por lo tanto, que de 1935 al año 2000, los montos de las jubilaciones y las cantidades máximas de éstas fijadas como

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

topes máximos no se incrementaron proporcionadamente con los salarios, consecuencia de que mientras constantemente se tuvieron incrementos salariales para el personal activo, las jubilaciones permanecieron intactas durante varios años, demeritándose gradualmente, pues no fue sino hasta la revisión contractual correspondiente a 1984 que se estableció en la cláusula 386 del Contrato Colectivo de Trabajo vigente en aquel año, que los futuros aumentos de tipo general al tabulador que se otorgaran en los salarios de los trabajadores en servicio se harían extensivos al personal jubilado; pero para entonces las jubilaciones eran ya desproporcionadamente bajas en comparación con los salarios del personal activo, además de estar ya estranguladas con la aplicación de topes máximos que también eran sumamente inferiores a los salarios más bajos de los trabajadores en activo, y que fueron reduciéndose todavía más en relación con el poder adquisitivo y las crisis económicas padecidas en el país durante las décadas de los ochentas y noventas. Esto es, de 1935 a 1998, la Empresa y el Sindicato, al ir reduciendo intrínsecamente el monto de las jubilaciones a través de topes máximos cada vez menores, por medio de incrementos insuficientes, no constantes, y desproporcionadamente inferiores a los incrementos salariales y al costo de la vida, en realidad lo que gradualmente hicieron fue pactar durante cada revisión contractual condiciones cada vez más inferiores a las existentes al interior de la Empresa, respecto de las pensiones jubilatorias. En la tabla que se anexa al final de este trabajo como anexo 6, puede apreciarse la forma en que pactó la forma de cuantificar las pensiones jubilatorias, los topes mínimos y máximos a las jubilaciones, las cláusulas del Contrato Colectivo que las contemplaban y la partida destinada para el pago de las jubilaciones según el Contrato Colectivo para los bienios correspondientes del de 1980-1982, hasta el último, correspondiente al bienio 1998-2000.

La aplicación del tope máximo para las jubilaciones en razón de \$2,000.00 mensuales, conforme quedó pactado en 1998, dado lo notoriamente ínfimo de dicha cantidad respecto de los salarios de los trabajadores, dejó como intrascendentes y como letra muerta el que se haya pactado también que las jubilaciones se calcularan sobre el 100% del promedio de los últimos tres meses de salario integrado de cada trabajador; éstas disposiciones, contenidas en los artículos 13 y 14 del Reglamento de Jubilaciones del

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Contrato Colectivo de Trabajo, simplemente no se podían aplicar, porque el límite máximo de las pensiones, establecido en el artículo 16 del mismo ordenamiento contractual, era sumamente inferior a cualquier cuantificación que se quisiera hacer aplicando las primeras reglas mencionadas. Así compensó la Empresa a sus trabajadores después de que por más de 25, 30, 40 o inclusive más años de servicios le generaron una enorme plusvalía, con pensiones que por sus miserables cuantías, económicamente no cubren las necesidades de los jubilados y sus familias.

Es claro suponer la insuficiencia económica y la angustia que provoca una cantidad tan baja como pensión jubilatoria, para alguien que por su avanzada edad y el natural desgaste orgánico funcional que le ocasionó el trabajo durante más de 30 años, ya no está en condiciones de seguir trabajando; por lo que la cuantía máxima que recibieron los jubilados de los Ferrocarriles Nacionales de México a partir de 1998, materialmente ha resultado insuficiente para cumplir con la finalidad de la jubilación de proporcionar a los trabajadores que adquieren este derecho y a sus familias la seguridad económica y la tranquilidad que de ésta se derive, para los años de retiro de las labores; y en consecuencia tampoco cumple con la función de todas las normas de trabajo de conseguir la justicia social, establecida en los artículos 2º y 3º de la Ley Federal del Trabajo, en tanto resulta insuficiente para asegurar un nivel económico decoroso para el trabajador y su familia. Y aún cuando la cantidad de \$2,000.00 mensuales del tope máximo de las jubilaciones de los ferroviarios, en 1998 era superior al salario mínimo general, que en ese año fue de \$30.20 diarios, es decir \$906.00 mensuales en el Distrito Federal, y durante el año 2002 con un salario mínimo general vigente en el Distrito Federal de \$42.15 diarios, o bien \$1,264.50 mensuales, y las jubilaciones de los ferrocarrileros que fueron cuantificadas con el tope máximo siguen siendo superiores al salario mínimo, ello no es motivo para suponer que de dicha comparación pueda desprenderse que los montos de las jubilaciones sean suficientes para cubrir las necesidades de los ferrocarrileros jubilados y de sus familias, por el sólo hecho de que la pensión sea superior al salario mínimo, atento a que tampoco es ningún secreto que los salarios mínimos en México son excesivamente bajos. Es de sobra conocido que los salarios mínimos en México, por lo excesivamente bajos, resultan ofensivos para los

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

trabajadores de México, atento a que cantidades tan ridículamente bajas no cubren las necesidades más apremiantes de un trabajador y su familia, ni procuran tampoco un nivel de vida decoroso para el trabajador y su familia, y por lo tanto, en la realidad práctica, tampoco logra satisfacer los principios de vida digna y decorosa y de justicia social que establece la Ley Federal del Trabajo. Cantidades tan bajas como la de los salarios mínimos para los trabajadores, y como los topes máximos en las pensiones para los ferrocarrileros jubilados, al ser insuficientes para proporcionar la seguridad económica que lleve a un nivel económico decoroso para los trabajadores y sus familias que prevé el artículo 3° de la Ley Federal del Trabajo, que por lo tanto no se cumple cabalmente, lo que hacen es limitar la justicia social, al proporcionar una seguridad económica que cada vez es más ilusoria.

Retomando lo señalado en el capítulo II del presente trabajo, respecto de que en su momento la Cuarta Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación estableció en jurisprudencia que la jubilación era equiparable a los alimentos, en tanto que la jubilación busca proporcionar también una seguridad económica, que en este caso le pueda proporcionar al trabajador jubilado y a sus dependientes económicos lo indispensable para satisfacer sus necesidades más apremiantes, y por lo tanto su pago no debe ser aplazado por tratarse del medio de subsistencia del jubilado y su familia, esto sin perder de vista que la jubilación y los alimentos no pueden ser equiparados por completo por tratarse de figuras de naturaleza distinta en cuanto a su origen, aplicación y fines; si por lo tanto la jubilación es equiparable a los alimentos en razón de la subsistencia, y por un principio general de derecho, establecido en el artículo 311 del Código Civil Federal, los alimentos deben ser proporcionados a las posibilidades del que debe darlos y a las necesidades de quien debe recibirlos, buscando tal principio que los acreedores alimenticios puedan tener un nivel de vida digno y sin pasar necesidades; luego entonces, siguiendo la comparación referida de la jubilación y los alimentos en relación con el fin de subsistencia, que en su tiempo hizo nuestro máximo órgano de impartición de justicia, el mismo fin de subsistencia que buscó proteger con tal comparación entre las dos figuras distintas y que para los alimentos comprende la legislación civil la proporcionalidad de los

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

alimentos con las posibilidades del deudor y las necesidades del acreedor, debería seguirse también en la jubilación, de manera que también sea suficiente para atender las necesidades y el nivel de vida digno de los jubilados, y es tal vez que atendiendo a este principio de proporcionalidad de las necesidades de los jubilados que comúnmente en los Contratos Colectivos de Trabajo se cuantifiquen las pensiones de jubilación en razón de una proporción de los salarios de los trabajadores, de manera que en lo posible no se vea reducido el nivel de vida del trabajador al momento de ser jubilado y puedan ser cubiertas sus necesidades.

Sin embargo la existencia del minúsculo tope máximo en las jubilaciones de los ferrocarrileros, inferior actualmente a cualquier salario que tuvieron los ferrocarrileros al ser activos, tropieza lamentablemente con este principio de proporcionalidad de las necesidades a atender, evidentemente porque cantidades tan minúsculas como topes jubilatorios máximos resultan insuficientes para cubrir las necesidades de los ferrocarrileros jubilados y de sus familias, considerando que los salarios de los rieleros en tanto fueron trabajadores activos, por más bajos que pudieron haber sido en algunas especialidades, eran más altos que la cantidad que ahora reciben como jubilación, y por lo tanto el salario de los trabajadores como activos cubría considerablemente mejor el nivel de vida y las necesidades de los ferrocarrileros y sus familias que la pensión jubilatoria que ahora reciben. El tope máximo aplicado a las jubilaciones de los ferroviarios, al anular la cuantificación sobre las bases salariales y establecer la imposición de una cantidad notoriamente inferior en las pensiones, que obliga a los jubilados a modificar en su perjuicio el nivel de vida que tuvieron como activos al tener que recibir cantidades notoriamente insuficientes para atender tales necesidades, resulta contrario al principio de proporcionalidad con la atención de necesidades a que nos hemos venido refiriendo; principio de derecho, similar en algunos aspectos pero nunca igual para alimentos y jubilaciones; y que para los alimentos se estableció en la legislación civil a fin de cubrir las necesidades de los acreedores alimenticios, en tanto que para las jubilaciones quedó establecida en los contratos colectivos para atender las necesidades de los trabajadores jubilados y de sus familias,

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

pero que para los ferrocarrileros tal principio de derecho quedó truncado, inaplicado a consecuencia del incongruente y desigual tope jubilatorio máximo que al desatender los ingresos de los ferroviarios como activos y el nivel de vida que resultaba de tales ingresos según atendiera sus necesidades y las de sus familias, por establecer la idéntica reducción de ingresos en perjuicio todo el personal una vez jubilado; el diminuto tope máximo de las jubilaciones de los ferrocarrileros es, por lo tanto desproporcionado; y por ende, contrario al principio de las jubilaciones de atender las necesidades de los jubilados y de proporcionarles un nivel de vida digno, al incumplir con tales propósitos.

Además de todo lo anterior, la cantidad señalada en el Contrato Colectivo de Trabajo como límite máximo para la cuantificación de las pensiones de jubilación de los ferroviarios también contraviene el principio de igualdad, que como principio general de derecho es esencial para poder tener justicia en cualquier área del derecho, no sólo la laboral. Viendo superficialmente la forma en que quedó pactada la prestación de jubilación en el Contrato Colectivo para los ferrocarrileros, aparentemente no se contraviene tal principio, atento a que se pactó que la jubilación se cuantificaría conforme al 100% del salario integrado promedio de los últimos tres meses laborados, y que además no podría ser inferior de \$1,400.00 ni superior a \$2,000.00 mensuales, y además quedó establecido en un Contrato que por tener la característica de ser colectivo, establece por tanto normas de trabajo generales, impersonales y abstractas para todas las relaciones de trabajo entre la Empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México y sus trabajadores; la jubilación, en consecuencia y conforme a estas reglas, se otorgaría a todos los trabajadores por la cantidad de \$2,000.00 mensuales; a todos por igual, aparentemente. Sin embargo, haciendo una observación más detallada y menos superficial, el otorgamiento de cantidades estranguladas con el límite o tope máximo para las jubilaciones no representa en modo alguno una igualdad de condiciones, sino una grotesca identidad que, por lo tanto, contraviene el principio de igualdad.

Uno de los mejores ejemplos que pueden tenerse de la aplicación del principio de igualdad en las normas de trabajo, es en los salarios; al respecto la fracción

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

VII del apartado A del artículo 123 Constitucional señala que “Por trabajo igual debe corresponder salario igual”, y la Ley Federal del Trabajo siguió tal principio en su artículo 86, que expresamente señala:

“ARTÍCULO 86. A trabajo igual, desempeñado en puesto, jornada y condiciones de eficiencia también iguales, debe corresponder salario igual.”

Como puede verse de la anterior transcripción, el legislador, siguiendo el criterio del Constituyente, determinó que para que pudiera darse una verdadera igualdad para los salarios, debe considerarse siempre que se trate del mismo tipo de trabajo, puesto desempeñado, jornada y condiciones de eficiencia, las cuales implícitamente comprenden también el grado de preparación y el grado de responsabilidad de cada trabajo; y sólo atendiendo tales diferencias puede entonces estarse en posibilidad de regular una legítima igualdad; no es la misma responsabilidad ni grado de preparación profesional la de un maquinista de camino que tiene que llevar un tren de carga o de pasajeros de una ciudad a otra, que la de un aseador, encargado de barrer una estación de pasajeros, el evidentemente mayor grado de responsabilidad y preparación del primero de este ejemplo, se refleja necesariamente en un mejor salario. En el caso concreto de la jubilación de los ferrocarrileros, sólo puede hablarse de una legítima igualdad en el cálculo de la jubilación para los rieleros pensionados cuando la jubilación se determina sobre la base del salario que cada trabajador percibió mientras laboró, esto es más específicamente, si se atiende lo dispuesto por los artículos 13 y la primera parte del 14 del Reglamento de Jubilaciones del Contrato Colectivo de Trabajo, en razón de que la jubilación debe calcularse sobre la base del 100% del salario integrado promedio de los últimos tres meses de trabajo, ya que tales disposiciones, de no haber existido pactado el tope máximo de la jubilación, serían perfectamente proporcionales a los salarios y las necesidades de los trabajadores y sus familias, además de ser congruentes con el principio de igualdad, pues si se toma como base para cuantificar la pensión el salario que devengó el jubilado mientras fue activo, además de guardar cierta congruencia con su nivel de vida y con la posibilidad que tenga de seguir atendiendo sus necesidades (casa, alimentación, vestido, etcétera) y las de su

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

familia, también atendería la importancia de las labores que desempeñó, la responsabilidad que tenía como activo y su grado de preparación para el trabajo; situaciones todas que dejan de ser consideradas mediante la aplicación de un tope máximo jubilatorio notoriamente inferior a todos los salarios de los trabajadores del organismo descentralizado, dejando por lo tanto de ser considerado también el principio de igualdad que los anteriores preceptos contemplaron.

La aplicación del límite o tope máximo en las pensiones jubilatorias de los ferrocarrileros desatiende la igualdad de condiciones de estos trabajadores jubilados al imponer la idéntica y diminuta cantidad para todos los jubilados, sin importar ni condiciones de trabajo, ni tipo de trabajo, ni puesto desempeñado, ni jornada, ni condiciones de eficiencia, ni grado de preparación para el trabajo, ni el grado de responsabilidad que tenían como activos, ni su antigüedad en el trabajo; pues el minúsculo tope jubilatorio deja en las mismas malas condiciones económicas a un trabajador que laboró 25 años que uno que laboró 40, además de que el tiempo laborado por un trabajador y la responsabilidad que durante muchos años tuvo, por ejemplo para evitar accidentes, y que se reflejaba en un mejor salario, al final perdió importancia frente a otro trabajador que tenía un salario menor por ser de categoría inferior y que nunca tuvo responsabilidades de tal magnitud, pues al final los dos recibieron la misma cantidad mínima e insuficiente, como jubilación. El límite máximo pactado para las jubilaciones, es por todo lo expuesto, incongruente, desproporcionado e inequitativo, y evidentemente perjudicial para los jubilados ferrocarrileros.

Y por si esto no fuera suficiente, el hecho mismo de haber aplicado dicho límite máximo en las pensiones de los rieleros, por sí mismo generó y está causando de hecho un perjuicio, tomando en cuenta que en la cláusula 36 del último Contrato Colectivo de Trabajo, el del bienio 1998-2000, se pactó que los futuros incrementos en las jubilaciones se otorgarían conforme a la inflación determinada por el índice de precios al consumidor dados a conocer por el Banco de México; y considerando que dichos índices inflacionarios suelen ser informados por medio de cifras porcentuales, la aplicación de

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

dichos porcentajes sobre las cuantías de las pensiones para obtener los incrementos anuales, ya en números, y más específicamente en pesos, representa cantidades igualmente minúsculas que las pensiones sobre las que se aplican, situación que sería distinta si los mismos porcentajes fueran aplicados a cuantías superiores de jubilaciones, pues la cantidad resultante en pesos también sería mayor; desgraciadamente para los ferrocarrileros éste perjuicio existe en la realidad material y lo padecen los jubilados, pero jurídicamente la Empresa puede argumentar que el pago es conforme a derecho, porque después de todo, el tope máximo que de facto origina este perjuicio, se pactó en el Contrato Colectivo de Trabajo.

Pero no es únicamente la cantidad tan diminuta que reciben como pensión los jubilados de los Ferrocarriles Nacionales de México con motivo de la existencia del tope máximo pactado para las jubilaciones, tal vez lo que más les molesta y ofende a estos jubilados es el hecho de que la Empresa no aplicó dicho límite máximo jubilatorio a todo su personal jubilado, existiendo una enorme cantidad de jubilados de la paraestatal que reciben jubilaciones sumamente elevadas, con motivo de que no fue aplicado el tope máximo al momento de cuantificar la pensión respectiva; por lo que en realidad, según la cuantía de las pensiones jubilatorias, existen dos grandes grupos de jubilados del organismo descentralizado, los que fueron jubilados con una pensión cuantificada conforme al minúsculo límite máximo, y los que recibieron y siguen recibiendo pensiones notoriamente superiores a dicho tope contractual; el problema que esto genera, merece atención y es el que en el siguiente punto de este capítulo se detalla.

2.- FORMA EN QUE LA EMPRESA CUANTIFICA EN LA PRÁCTICA EL MONTO DE LAS JUBILACIONES PARA SUS TRABAJADORES.

El hecho de que la Empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México no haya cuantificado por igual todas las pensiones jubilatorias de su personal, agravando con ello la enorme desigualdad existente en los montos de las pensiones, es sin duda la mayor

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

causa de descontento de los trabajadores ferrocarrileros, descontento aún mayor que el generado por la existencia y aplicación del tope máximo mismo. A los ferrocarrileros les ha resultado por demás indignante que muchos de ellos hayan recibido pensiones con el último tope máximo de \$2,000.00 mensuales, mientras la escoria sindical que padecen los rieleros desde hace décadas al interior de su organismo obrero, esté cobrando por lo menos cantidades diez veces superiores a dichos topes como premio por su "gestión" en el organismo sindical; o que simplemente los favoritos y allegados a la Empresa o al Sindicato, o incluso a ambos, por el hecho de tener conocidos o amigos en la Dirección de la Empresa o en la Secretaría Nacional del Sindicato, hayan podido gozar de una pensión superior a la del tope máximo pactado; o inclusive, el hecho de que trabajadores que fueron pensionados conforme al límite máximo establecido como tope jubilatorio, después de haber demandado el ajuste de su pensión jubilatoria sobre cantidades superiores a los topes establecidos, y en donde por múltiples razones, verbigracia, los diferentes criterios que en un momento tuvieron las autoridades del trabajo para interpretar las disposiciones contractuales, o en todo caso las defensas deficientes de los representantes de la Empresa, algunas veces motivadas por complicidad con las contrapartes, permitieron el incremento de las pensiones por resolución de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, o bien por convenios celebrados ante la Junta para dar fin a la respectiva controversia; motivaron que estos trabajadores que en su tiempo demandaron a la Empresa ahora gocen de pensiones jubilatorias superiores a las cuantificadas conforme al tope máximo contractual.

El caso más indignante para los ferrocarrileros jubilados por el pago de pensiones sumamente mayores al tope contractual es el que cobra toda la escoria sindical que padecen los rieleros; en su tiempo pudimos tener a la vista la copia para el trabajador del recibo de pensión jubilatoria del actual Secretario Nacional del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, Víctor Félix Flores Morales, en el que aparecía en los conceptos el cobro de pensión jubilatoria, bajo las claves 3995 y 3995A, la primera por la pensión a cargo de la Empresa y la segunda clave supuestamente por "ajustes manuales o incrementos autorizados a las pensiones de los jubilados", donde cobró por el mes de noviembre de 1999, por la pensión la cantidad de \$15,375.00, y por el

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

segundo concepto por el mismo mes cobró la cantidad de \$25,766.80. El presidente del Comité Nacional de Vigilancia y Fiscalización del Sindicato ferrocarrilero, Gonzalo Peralta Vargas, hermano del otrora dirigente espurio del Sindicato ferrocarrilero Jorge Peralta, cobró por el mes de noviembre de 1999, según la copia para el trabajador del recibo de pensión jubilatoria que también tuvimos a la vista, también dos conceptos por la jubilación, con claves 3995 y 3995A, respectivamente de la pensión jubilatoria de la Empresa y de los supuestos ajustes autorizados, por las cantidades respectivamente de \$15,375.00 y \$11,165.24. El secretario Nacional de Organización del Sindicato rielero, Francisco Grajales Palacios, por el mismo mes de noviembre de 1999, cobró también dos conceptos de pensión jubilatoria bajo las mismas claves 3995 y 3995A, a cargo de la Empresa la primera por la pensión y la segunda por los supuestos ajustes e incrementos autorizados, por las cantidades la primera de \$15,375.00 y la segunda por \$2,500.00, según la respectiva copia para el trabajador del recibo de pensión jubilatoria. Recalcando en estos casos que estos funcionarios sindicales están cobrando pensión jubilatoria tanto por la Empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México como por la estructura sindical. Esto sólo por mencionar tres ejemplos, en los que destaca por su incongruencia no sólo lo desproporcionadamente alto de las pensiones y de los elevados "ajustes e incrementos autorizados" que nada más ocurrieron en sus pensiones (las pensiones de los demás trabajadores son ajustadas sólo en febrero de cada año con efectos retroactivos al mes de enero, y sobre la base de mínimos porcentajes); sino también que estén cobrando dos pensiones jubilatorias, una a cargo de los Ferrocarriles Nacionales de México y otra a cargo del organismo sindical del que siguen siendo representantes, esto es, al interior del Sindicato están activos por ser los actuales funcionarios y a pesar de ello están cobrando jubilación, una jubilación elevada y a cargo económicamente no del mismo Sindicato, sino del fideicomiso creado por la Empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México para el pago de las jubilaciones; esto además de otra incongruencia consistente en que conforme a los estatutos del Sindicato, un trabajador jubilado no puede ocupar cargos sindicales, a excepción de los de representantes por jubilados, por lo que en todo caso se puede suponer que para justificar su permanencia en sus actuales cargos sindicales bien pudieron haber sido empleados por las nuevas empresas ferroviarias.

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

La corrupción ha sido la principal causa de que existan pensiones jubilatorias pagadas por los Ferrocarriles Nacionales de México en cantidades desproporcionadamente superiores al tope máximo establecido en el Contrato Colectivo de Trabajo. Es conocido por casi todos los ferrocarrileros jubilados que la Empresa paga innumerables pensiones jubilatorias a quienes fueron altos funcionarios de la paraestatal, sobre cantidades muy superiores al tope máximo, y además que dichas pensiones fueron otorgadas sin tomar en cuenta la antigüedad en la Empresa de dichos funcionarios, existiendo por lo tanto jubilados con antigüedades por ejemplo, de 2, 5 y 7 años de servicios, muy inferiores al mínimo requerido tanto por el Contrato Colectivo de Trabajo como por las Normas para la Jubilación del Personal de Confianza, que en su tiempo la entonces Cuarta Sala Suprema Corte de Justicia de la Nación determinó que no podían ser obligatorias por no haberse acreditado su aprobación por el Consejo de Administración de la Empresa.

Con motivo de la existencia de pensiones desproporcionadamente diferentes entre los ferrocarrileros, el día 7 de diciembre de 2000, una Coalición de Socios Jubilados de las Secciones 15, 16 y 17 del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, las secciones sindicales correspondientes al Distrito Federal, presentaron un escrito de Queja ante la Contraloría Interna en Ferrocarriles Nacionales de México, denunciando el otorgamiento de las estratosféricas pensiones a funcionarios de la Empresa y a los representantes sindicales, específicamente de los tres mencionados, Flores Morales, Grajales Palacios y Peralta Vargas; que fue registrada en la Contraloría con el número de Denuncia 1/2001 y Queja 4/2001. Al resolver en definitiva la referida dependencia del Gobierno Federal la queja presentada determinó que no existía responsabilidad administrativa en contra de ningún funcionario de la paraestatal de los Ferrocarriles Nacionales de México por el otorgamiento de las pensiones jubilatorias estratosféricas. El motivo fue que en el caso de los representantes sindicales, según manifestaciones de los funcionarios del Departamento de Nóminas de la paraestatal, las pensiones les fueron otorgadas en dichas cantidades por la Empresa conforme a las

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Normas para Conceder Estímulos y Recompensas expedidas el 1° de noviembre de 1982. Dichas normas, de las que no sabemos si fueron aprobadas por el Consejo de Administración de la Empresa, establecían el otorgamiento de premios y estímulos, así como algunos incrementos en las pensiones jubilatorias a quienes hicieran alguna labor en beneficio de los ferrocarriles, como por ejemplo, salvar vidas en algún accidente; pero al parecer han sido utilizadas dichas Normas para hacer parecer como ajustado a derecho el otorgamiento de pensiones estratosféricas a la escoria sindical charra. Aparte de su nefasta gestión al interior del Sindicato con un marcado servilismo a la Empresa, y con abundantes fraudes y arbitrariedades en contra de los ferrocarrileros sindicalizados, no sabemos los motivos que tuvo la Empresa para premiar conforme a las Normas para Conceder Estímulos y Recompensas al secretario Nacional del Sindicato Víctor Félix Flores Morales y a su secretario Nacional de Organización Francisco Grajales Palacios, con las cuantiosas pensiones jubilatorias que están cobrando, independientemente de las que cobran con cargo al Sindicato y cuyas cuantías son del mismo estilo.

Otro factor que durante muchos años influyó para que existieran jubilados de los Ferrocarriles Nacionales de México con pensiones superiores a los topes contractuales, fueron los laudos dictados por las diversas Juntas Especiales de la Federal de Conciliación y Arbitraje. El malestar y descontento que por décadas mostraron los ferrocarrileros al jubilarse y recibir pensiones mínimas a causa de los topes, los llevó siempre a demandar a la paraestatal ante la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, después de cada juicio y en los casos de que alguna o ambas partes estuviera inconforme con el resultado de los laudos, y en consecuencia fueran impugnados mediante la interposición de juicios de amparo, llevó a que las autoridades, tanto la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje como el Poder Judicial de la Federación, entraran al estudio de las jubilaciones que otorgaron los Ferrocarriles Nacionales de México y su forma de cuantificarlas.

Ante todo, como consecuencia de que ni el artículo 123 Constitucional ni la Ley Federal del Trabajo contemplaran la figura de la jubilación, esta quedaba regulada por

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

lo tanto conforme la hubieran pactado trabajadores y patrones en sus contratos colectivos de trabajo. En consecuencia, si el Contrato Colectivo de Trabajo de los ferroviarios y la Empresa paraestatal contempló la existencia del tope máximo para que en la cuantificación de las pensiones jubilatorias ninguna pensión rebasara la cantidad máxima pactada, no podía condenarse a la Empresa a pagar una cantidad superior, porque las bases para su cálculo se encontraban únicamente en las relativas cláusulas del pacto colectivo. No había pues, fundamento jurídico para reclamar cuantías mayores de las pensiones de los ferroviarios jubilados, y así lo determinó el poder Judicial de la Federación, tanto por la Cuarta Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación en su tiempo, como posteriormente los Tribunales Colegiados de Circuito mediante diversas jurisprudencias, entre las que se encuentran las siguientes:

Octava Época

Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito
Fuente: Semanario Judicial de la Federación
Tomo: IV, Segunda Parte-2, Julio a Diciembre de 1989
Tesis: III. T. J/10.
Página: 629

JUBILACIÓN, MONTO DE LA PENSIÓN DE LÍMITES.

Si el contrato colectivo de trabajo establece un límite máximo para el otorgamiento del monto de la pensión jubilatoria para los trabajadores y acorde a él la patronal la otorga, no puede condenarse a una cuantía mayor, toda vez que al ser esa prestación extra legal, las bases para su fijación se encuentran en las cláusulas relativas.

TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA DE TRABAJO DEL TERCER CIRCUITO.

Amparo directo 288/89. José de Jesús de León Tovar. 27 de septiembre de 1989.
Unanimidad de votos. Ponente: Andrés Cruz Martínez. Secretario: Roberto Ruiz Martínez.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Amparo directo 295/89. J. Jesús Palos Horta. 27 de septiembre de 1989. Unanimidad de votos. Ponente: Andrés Cruz Martínez. Secretario: Roberto Ruiz Martínez.

Amparo directo 236/89. Ferrocarriles Nacionales de México, Región Pacífico. 27 de septiembre de 1989. Unanimidad de votos. Ponente: José de Jesús Rodríguez Martínez. Secretario: Víctor Jáuregui Quintero.

Amparo directo 117/89. Ferrocarriles Nacionales de México, Región Pacífico. 26 de abril de 1989. Unanimidad de votos. Ponente: Alfonsina Bertha Navarro Hidalgo. Secretario: Antonio Hernández Lozano.

Amparo directo 338/89. Porfirio Larios Cázares. 25 de octubre de 1989. Unanimidad de votos. Ponente: Andrés Cruz Martínez. Secretario: Roberto Ruiz Martínez.

Octava Época

Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito
Fuente: Semanario Judicial de la Federación
Tomo: VII, Mayo de 1991
Tesis: VII.1o. J/11
Página: 91

FERROCARRILEROS. PENSIÓN JUBILATORIA.

El pago de la pensión jubilatoria prevista en la cláusula 380 del contrato colectivo de trabajo celebrado entre Ferrocarriles Nacionales de México y el sindicato respectivo debe hacerse en términos de las cláusulas 384 y 385, relacionándolas con la diversa 386, que es donde se indican los límites mínimo y máximo para el pago de esa prestación, según lo dispone la parte final del primer párrafo de la propia cláusula 385, en la que claramente se establece que el pago del cien por ciento mensual de la jubilación "queda sujeto a las limitaciones que señalan las cláusulas 381 y 386", ya que la interpretación de las repetidas cláusulas no debe hacerse en forma aislada sino conjunta.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

PRIMER TRIBUNAL COLEGIADO DEL SEPTIMO CIRCUITO.

Amparo directo 2187/89. Rosendo Alarcón Gutiérrez. 4 de julio de 1990. Unanimidad de votos. Ponente: Eliel E. Fitta García. Secretario: Pedro Pablo Hernández Lobato.

Amparo directo 227/90. Amado Chimalpopoca Ramírez. 28 de noviembre de 1990. Unanimidad de votos. Ponente: Tomás E. Ochoa Moguel. Secretaria: Yolanda Guzmán Andrade.

Amparo directo 2195/89. José de Jesús Curiel Lugo. 27 de febrero de 1991. Unanimidad de votos. Ponente: Eliel E. Fitta García. Secretaria: Nilvia Josefina Flota Ocampo.

Amparo directo 75/90. Abel Rivera Segura. 27 de febrero de 1991. Unanimidad de votos. Ponente: Eliel E. Fitta García. Secretario: Pedro Pablo Hernández Lobato.

Amparo directo 57/90. Manuel Ortega Bárcenas. 20 de marzo de 1991. Unanimidad de votos. Ponente: Eliel E. Fitta García. Secretario: Pedro Pablo Hernández Lobato.

Era por lo tanto, jurídicamente procedente que las pensiones jubilatorias las otorgara la Empresa conforme a los límites pactados en el Contrato Colectivo de Trabajo. Sin embargo, en un juicio laboral, y sobre todo tratándose de prestaciones contractuales de las que tiene que probar su existencia, para determinar la procedencia de las acciones del trabajador, y sobre todo para determinar la procedencia de las excepciones y defensas opuestas por el patrón demandado; si los abogados de la Empresa no acreditaban fehacientemente la existencia del tope máximo para el pago de las jubilaciones, los incrementos otorgados a las pensiones e inclusive su pago conforme a las disposiciones contractuales que invocara, los extremos planteados por la Empresa demandada no quedarían acreditados y por lo tanto la jubilación del trabajador sería incrementada en cantidades superiores a los límites máximos establecidos contractualmente. Este tipo de

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

deficiencias por parte de los abogados de la Empresa generó numerosos antecedentes en los órganos de impartición de justicia, como las dos ejecutorias dictadas por Tribunales Colegiados de Circuito que enseguida se transcriben:

Octava Época

Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito
Fuente: Semanario Judicial de la Federación
Tomo: II, Segunda Parte-1, Julio a Diciembre de 1988
Página: 266

FERROCARRILEROS. PENSION JUBILATORIA, PROCEDENCIA DE INCREMENTOS A LA.

No incurre en transgresión a las garantías individuales la junta responsable que condena a Ferrocarriles Nacionales de México al pago de diferencias y aumentos de pensión jubilatoria, cuando dicha empresa al contestar la demanda implícitamente reconoce la existencia de los incrementos al negar su procedencia, aduciendo que no se encuentra dentro de los supuestos establecidos en los convenios correspondientes y luego no probar su excepción.

QUINTO TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA DE TRABAJO DEL PRIMER CIRCUITO.

Amparo directo 5800/87. Ferrocarriles Nacionales de México. 21 de septiembre de 1988. Unanimidad de votos. Ponente: Rafael Barredo Pereira. Secretaria: Elsa María Cárdenas Brindis.

Octava Época

Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito
Fuente: Semanario Judicial de la Federación
Tomo: V, Segunda Parte-1, Enero a Junio de 1990

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Página: 216

FERROCARRILEROS. PENSION JUBILATORIA, OBLIGACION DE LA EMPRESA DE ACREDITAR SU AJUSTE Y PAGO.

Si el laudo definitivo condenó al pago del incremento sobre la pensión jubilatoria y ordenó abrir incidente de liquidación para determinar el monto de los adeudos respectivos, es obvio que si el demandado afirmó que dicha pensión ya había sido ajustada, debió acreditar no sólo el monto del ajuste, sino también su pago, pues la condena comprende el pago de la prestación de referencia.

SEXTO TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA DE TRABAJO DEL PRIMER CIRCUITO.

Amparo en revisión 356/90. Ferrocarriles Nacionales de México. 27 de abril de 1990. Unanimidad de votos. Ponente: Carolina Pichardo Blake. Secretaria: María Marcela Ramírez Cerrillo.

Como se desprende del contenido de ambas ejecutorias, ambas constituyen precedentes de que pensiones jubilatorias fueron pagadas en cantidades superiores a los límites superiores contractuales establecidos en su tiempo, como consecuencia de deficiencias o errores cometidos durante los dos procesos laborales por parte de los abogados de la Empresa, deficiencias meramente procesales de los litigantes que representaron a la paraestatal al no probar sus extremos, pero que llevaron a que los Tribunales Colegiados de Circuito emitieran las ejecutorias arriba transcritas. Como estos dos precedentes, existen innumerables, emitidos durante décadas y por diversas causas, como bien pudieron haber sido, verbigracia, la falta de experiencia de los litigantes que defendían a la Empresa, algún posible desconocimiento de las normas jurídicas, o bien la corrupción, la posibilidad de que ambos litigantes que respectivamente defendían al trabajador y a la Empresa pudieran llegar a algún tipo de arreglo para que este tipo de deficiencias dentro del proceso no fuera circunstancial, sino intencional.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Todavía en la década de los ochenta y principios de los noventa, era un secreto a voces entre los ferrocarrileros y sus abogados, la posibilidad de llegar a algún "arreglo" con los abogados de la Empresa, para que litigara deficientemente y la pensión jubilatoria fuera incrementada, a cambio de algún porcentaje del dinero que la Empresa entregara al trabajador ante la Junta de Conciliación y Arbitraje para pagar las diferencias de la pensión vencidas al momento de cumplimentar el laudo de la Junta. Por tratarse de prestaciones extralegales que hay que acreditar su existencia, su procedencia y su pago dentro del proceso laboral, bastaba que al contestar una demanda en que se reclamaba el ajuste de la pensión jubilatoria porque no se cuantificó conforme al promedio de los salarios integrados del trabajador, no se invocara la existencia del tope máximo para la cuantificación y pago de las jubilaciones, o bien invocándolo no se acreditara en el momento oportuno del proceso laboral la existencia de la cláusula del Contrato Colectivo que la contemplaba; o bien en el caso de demandar de la Empresa el otorgamiento y pago de los incrementos pactados para las jubilaciones, contestaran la demanda reconociendo la existencia de los incrementos y argumentando que los mismos ya le habían sido cubiertos al jubilado, inclusive probando que efectivamente fueron pactados dichos incrementos entre la Empresa y el Sindicato, pero sin acreditar que ya le habían sido cubiertos al jubilado. En todos estos casos, al ser resuelto el juicio laboral, lo procedente era condenar a los Ferrocarriles Nacionales de México a incrementar la jubilación del actor, en cantidades superiores a las contractualmente establecidas. Son innumerables los casos en que fueron incrementadas las pensiones de los ferrocarrileros jubilados en cantidades superiores a las previstas en el Contrato Colectivo de Trabajo, como consecuencia de laudos dictados por las diversas Juntas Especiales de la Federal de Conciliación y Arbitraje.

Un modo más que fue utilizado para incrementar las jubilaciones de los ferrocarrileros en cantidades superiores a los topes máximos contractuales, fueron los convenios con los que se dieron por terminadas las controversias ante las Juntas Especiales de la Federal de Conciliación y Arbitraje. Durante décadas, los convenios

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

celebrados entre los abogados de la Empresa y los jubilados actores en los procesos laborales, fueron un concurrido medio para el incremento de las pensiones. Y en estos casos, aún cuando no quedaba excluida la posibilidad de que ambas contrapartes llegaran a algún tipo de arreglo, en el que el representante de la Empresa aceptara el convenio ante la Junta, a cambio de algún porcentaje del dinero que se le pagara en la Junta al jubilado respecto de las diferencias en su jubilación ya vencidas y que en ese momento se le pagaran; la realidad es que jurídicamente la celebración de un convenio ante la Junta para dar fin a una controversia laboral, implica un acuerdo de voluntades, y en ese sentido formalmente queda como voluntad expresa de la propia Empresa el incrementar la jubilación del ferrocarrilero que lo demandó, en cantidades superiores a los límites máximos contractuales, y dar fin a la controversia. En este caso, al no tratarse de errores o vicios en el consentimiento, y ser la propia Empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México la que por conducto de sus apoderados manifieste su voluntad de incrementar las jubilaciones en cantidades superiores a los topes máximos; con tal manifestación de voluntad dejó los más importantes precedentes ante la autoridad del trabajo de que los Ferrocarriles Nacionales de México otorgaron jubilaciones superiores a los topes contractuales. Aún cuando la Empresa sólo está obligada a cubrir el importe de las jubilaciones en los términos pactados con el Sindicato de sus trabajadores, conforme al Contrato Colectivo de Trabajo, y cualquier pago extra o superior a dicha obligación de la Empresa se tendría como una concesión "graciosa" según lo ha manifestado la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, una manifestación de voluntad de la Empresa, lo cierto es que dejó numerosos precedentes mediante convenios celebrados ante la Junta de que la Empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México otorgó por voluntad expresada ante la Autoridad del Trabajo, jubilaciones superiores a las establecidas en el pacto colectivo que tenía celebrado con el Sindicato de los trabajadores; y esta situación, en la práctica generó una enorme desigualdad respecto de los trabajadores que fueron jubilados con la cantidad establecida contractualmente como tope máximo de la pensión y que no demandaron a la Empresa y por lo tanto, tampoco celebraron ningún convenio ante la Junta de Conciliación y Arbitraje. El problema que enfrentaron los trabajadores, respecto de esta práctica, es que aún cuando pudiera haberse alegado la existencia de costumbre en

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

el pago de jubilaciones con cuantías mayores a las contractualmente establecidas, y siendo la costumbre fuente de derecho del trabajo en términos de lo que dispone el artículo 17 de la Ley Federal del Trabajo, también es cierto que existe disposición expresa contemplada en el Contrato Colectivo de Trabajo sobre la forma de cuantificar las pensiones de jubilación, y además la jurisprudencia también es fuente de derecho del trabajo, más sólida que la existencia de costumbre de las que se tiene que acreditar su existencia, carga probatoria que en la práctica ha resultado colosal y sumamente difícil para los trabajadores, y además en este sentido, la jurisprudencia estableció, como ya quedó señalado con antelación, que si la Empresa otorga la jubilación conforme a los límites establecidos contractualmente, no está obligada ni debe ser condenada a pagar una cuantía mayor. La práctica de celebrar este tipo de convenios ante la Juntas Especiales de la Federal de Conciliación y Arbitraje, dejó de seguirlo la Empresa desde hace varios años, jubilando durante los últimos años a todo su personal en los términos pactados con el Sindicato; sin embargo, el precedente y las desigualdades entre los jubilados que su práctica generó siguieron y siguen vigentes, reflejándose actualmente en el pago en cuantías notoriamente distintas de las pensiones de unos ferrocarrileros jubilados respecto de otros.

La desigualdad generada como consecuencia del pago de las pensiones de los ferrocarrileros jubilados del organismo descentralizado ahora en proceso de liquidación, donde a unos trabajadores se les cubre su liquidación conforme a las cuantías mínimas establecidas en el pacto colectivo, mientras que a otros jubilados se les cubre su pensión en cantidades muy superiores a las establecidas contractualmente por cualquiera de las causas anteriormente señaladas, y cuyas consecuencias subsisten en la actualidad, lleva necesariamente a la urgencia de buscar soluciones que corrijan esta desigualdad por injusta, así como a evitar que en lo sucesivo vuelvan a sufrir los trabajadores de cualquier empresa que otorgue algún beneficio jubilatorio, con el pago de pensiones incongruentemente mínimas que históricamente han demostrado que generan descontento entre los trabajadores que obtienen el beneficio de su jubilación; por tales motivos, el que suscribe el presente trabajo plantea las siguientes propuestas:

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

1.- Como ha quedado demostrado a lo largo del presente trabajo, el hecho de que la jubilación no sea una prestación contemplada en el artículo 123 Constitucional, ni en la Ley Federal del Trabajo, haciéndola por lo tanto una prestación meramente contractual, ha generado a lo largo del siglo XX numerosos inconvenientes, como el hecho de que no todos los trabajadores tengan derecho a un beneficio jubilatorio; específicamente en el caso de los ferrocarrileros, la libertad que han tenido Empresa y Sindicato para fijar las condiciones para el otorgamiento y el monto de la jubilación sin que tuvieran que respetar la existencia de un parámetro mínimo legal, llevó a que las jubilaciones de los ferroviarios estuvieran limitadas, desde el laudo de Cárdenas de 1936, con topes máximos, que limitaron siempre dichas cuantías; y que ahora, teniendo la iniciativa privada el control de los servicios ferroviarios, y ya formalmente extinta y en proceso de liquidación la paraestatal de los Ferrocarriles Nacionales de México, los ferrocarrileros ya no tengan contemplado en sus contratos colectivos de trabajo el derecho a la jubilación.

El derecho de los trabajadores a la jubilación ha sido siempre un anhelo manifiesto, y sería de justicia el que se estableciera para todos los trabajadores en nuestra legislación laboral. Consideramos de justicia social, el que por fin pudiera cumplirse la inquietud que una vez los ferrocarrileros de la Gran Orden Mexicana de Maquinistas, Conductores, Garroteros y Fogoneros plantearon al Constituyente de Querétaro en 1916, para que fueran incluidos en el texto constitucional diversos derechos sociales, muchos de los cuales son actualmente una realidad, son derechos constitucionales establecidos, siendo la única excepción precisamente el derecho de los trabajadores a la jubilación, que en esa época no incluyó expresamente el Constituyente dentro del texto de la Carta Magna. Posteriormente una reforma al artículo 123 Constitucional en el año de 1960, al conformar el artículo 123 en apartados A y B, estableció el derecho constitucional de los burócratas para recibir el beneficio de la jubilación, comprendido en el inciso a) de la fracción XI del apartado B de dicho precepto fundamental, que regula la seguridad social para los burócratas; pero que ahondó las diferencias con los trabajadores particulares

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

regulados bajo el apartado A del artículo 123, que no contaron con un beneficio jubilatorio ordenado constitucionalmente.

Por tales motivos, el que elabora el presente trabajo considera de justicia social adicionar el texto del apartado A del artículo 123 Constitucional con una fracción XXXII que contemple expresamente el derecho de todos los trabajadores al beneficio de la jubilación, el texto que se propone quedaría de la siguiente forma:

"ARTÍCULO 123. Toda persona...

A. Entre los obreros, jornaleros, empleados, domésticos, artesanos y de una manera general, todo contrato de trabajo;

I a XXXI...

XXXII. Tendrán los obreros derecho a la jubilación por antigüedad mediante el otorgamiento de una pensión vitalicia mensual. La forma para integrar el fondo para el cumplimiento de esta prestación y los requisitos para que los trabajadores puedan gozar de la misma, así como su cuantía, se determinarán en las leyes."

De este modo se garantizaría este derecho para que los trabajadores que ya tienen pactado el derecho a la jubilación en sus contratos colectivos de trabajo no lo pierdan y tengan asegurada esta conquista obrera, para que no vuelva a repetirse la lamentable experiencia de los trabajadores ferrocarrileros, que después de casi cien años de luchas y conquistas sindicales, mediante una argucia patronal-gubernamental, al privatizar los servicios ferroviarios, este derecho a la jubilación, simplemente desapareció, no se contempló más en los nuevos contratos colectivos de trabajo. El contemplar dentro del artículo 123 Constitucional el derecho de los trabajadores a la jubilación, y como consecuencia, en las leyes reglamentarias, además de asegurar la existencia y permanencia

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

de este derecho en beneficio de los trabajadores que ya lo tienen pactado con sus patrones como una conquista sindical, resultado de sus luchas obreras, constituiría también un indiscutible beneficio para los demás trabajadores, proporcionándoles seguridad económica para sus años de retiro, después de cumplir con la antigüedad que se requiera, pudiendo ser ésta, verbigracia, de treinta años de labores.

No sería obstáculo para ello, el frecuentemente socorrido pretexto de que no hay actualmente dinero en el país, que una medida así resultaría costosísima, que ahuyentaría las inversiones y no se podrían generar nuevos empleos, ya que tales argumentos no hacen más que pretender justificar y disfrazar ante la opinión pública la especulación y la acumulación de capital de la burguesía que son minoría, en perjuicio de la clase trabajadora, que son la mayoría, además de agravar aún más las ya notorias y graves desigualdades sociales; pues en realidad esta prestación que se propone se trataría de una medida perfectamente previsible, atento a que se tiene el tiempo de espera para el goce de este derecho, tentativamente treinta años de la vida laboral de los trabajadores, para constituir su fondo para la jubilación con aportaciones que pueden ser obrero-patronales; inclusive en los primeros años de vigencia de este derecho sería perfectamente previsible para los trabajadores que ya estuvieran laborando, atento a que conforme al principio de irretroactividad de las leyes en perjuicio de persona alguna, establecido en el artículo 14 Constitucional, el derecho a la jubilación se adquiriría al cumplirse el tiempo de espera (se proponen 30 años), a partir de que se establezca constitucional y legalmente este derecho.

El contemplar el derecho a la jubilación dentro de nuestro marco jurídico laboral, además de constituir un indiscutible beneficio para la clase trabajadora de México, que representa la gran mayoría; traería también el beneficio de promover el ahorro interno, del que tantas quejas se dan por parte de inversionistas y banqueros, de que no existe ni se fomenta en México. Lo anterior considerando también que actualmente, ni las pensiones que otorga el Instituto Mexicano del Seguro Social, ni los fondos de ahorro para el retiro, constituyen *stricto sensu*, un derecho jubilatorio.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Contemplar constitucionalmente y en nuestras leyes laborales secundarias el derecho a la jubilación, no arruinaría a empresarios como tantas veces lo llegan a decir en el sector empresarial para oponerse a una medida así, esto por tratarse de una prestación perfectamente previsible durante el tiempo que se establezca para generar el derecho a obtenerla (pueden ser 30 años). El hecho de que actualmente las empresas que la contemplan en sus contratos colectivos de trabajo, comúnmente paraestatales, se quejan de falta de recursos para cubrir las pensiones, no se debe directamente al hecho mismo de tener que cubrir las pensiones la causa de su supuesta falta de recursos, sino al hecho de que dichas empresas comúnmente han padecido de fraudes y malos manejos de sus recursos por parte de sus directivos, solapados impunemente en muchos casos por la autoridad; sobra decir que es de suponer que dichos organismos no suelen prever durante los treinta años de servicios de sus trabajadores el pago de sus jubilaciones, sino que en todo caso esperan aumentos en las partidas que reciben del presupuesto. Solamente y a manera de ejemplo, Ferrocarriles Nacionales de México nunca destinó un fondo para el pago de jubilaciones que pudiera ir integrando desde el ingreso de nuevos trabajadores, sino que en su propio Contrato Colectivo de Trabajo estableció una partida anual, que casi siempre, y en los últimos años sobre todo, resultó insuficiente para el pago de las pensiones, y tenía por lo tanto, que recurrir a partidas públicas para poder cumplir con esta obligación. Muy distinto hubiera sido si desde el ingreso de nuevos trabajadores se hubiera contemplado la necesidad de prever el destino de fondos para que llegado el momento de jubilarlos contara la Empresa con recursos propios para ello, y si también se hubiera procedido legalmente contra gerentes y directores del organismo por sus cuantiosos fraudes y desvíos de recursos, en vez de solaparlos generando impunidad.

Por lo tanto, considerando de justicia social el establecimiento del derecho de jubilación en nuestra Ley laboral, el que suscribe propone que esta prestación se establezca como un derecho de antigüedad de los trabajadores, al cumplir 30 años de servicio los varones y 28 las mujeres, al igual que como está fijado para los burócratas, que señala un beneficio mayor para las mujeres al requerir un poco de menos antigüedad;

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

su cuantificación se realizaría en base al porcentaje más alto posible del promedio del salario sin integrar de un año de servicios, para buscar proporcionalidad y equidad; para esto sería obligación de los patrones desde el ingreso de los trabajadores a su servicio, crear un fondo para las jubilaciones, con aportaciones obrero-patronales cuyo porcentaje habría de ser determinado por alguna comisión integrada por representantes de obreros y de patrones; el dinero del fondo sería invertido, y para tal efecto la inversión sería de la mayor seguridad y con los más altos rendimientos posibles; el fondo para el pago de las jubilaciones podría constituirse entre uno o varios patrones, entre una o varias empresas o en una misma rama de la industria; y si el trabajador deja de trabajar por cualquier causa para su patrón antes de tener la antigüedad necesaria para ser jubilado, tendría derecho a que se regrese la aportación obrera con los intereses generados por la misma durante el tiempo que aportó.

Inclusive, puede quedar la posibilidad de que patrones de una misma rama pacten, si integraron en común el fondo de jubilaciones, reconocer la antigüedad total de un trabajador que laboró primero para un patrón y después para otro, si las aportaciones se hicieron al mismo fondo. Y también si el patrón es o no el obligado a pagar el total de la cuota obrera, lo que quedaría como materia de la contratación colectiva.

El artículo que se propone se incluiría con el número 162 bis, en el capítulo IV, titulado "Derechos de Preferencia, Antigüedad y Ascenso", del Título Cuarto, que trata de los "Derechos y Obligaciones de los Trabajadores y de los Patrones", por tratarse precisamente un derecho de antigüedad de los trabajadores y correlativamente una obligación de los patrones; el texto a proponer es el siguiente:

"ARTÍCULO 162 BIS. Tendrán derecho a la pensión por jubilación los trabajadores con treinta años o más de servicios para un patrón, y las trabajadoras con veintiocho años o más servicios para un patrón, cualquiera que sea su edad.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

El pago de la pensión por jubilación se hará mensualmente, y se cuantificará en razón del cien por ciento del promedio de la cuota diaria que percibió el trabajador durante el último año de servicios, y el trabajador tendrá derecho a percibirlo a partir del día siguiente a aquel en que se retiró del trabajo.

Para el cumplimiento de esta obligación, desde el ingreso de un trabajador a su servicio, los patrones crearán el fondo de jubilaciones con aportaciones en el mismo porcentaje del trabajador y del patrón; el porcentaje será determinado por una comisión integrada únicamente para tal fin por lo menos una vez al año, formada por representantes de los trabajadores y del patrón o patrones. La comisión, tomando en cuenta las condiciones económicas del patrón o patrones y los salarios de los trabajadores, fijará el porcentaje de la cuota obrero patronal para integrar el fondo de jubilaciones, que no podrá ser inferior al 5% de la cuota diaria que perciba el trabajador.

El fondo de jubilaciones puede ser constituido por un patrón o entre varios patrones, entre una o varias empresas o en una misma rama de la industria, y el dinero que lo constituye puede ser invertido, en cuyo caso el patrón tendrá la obligación de que la inversión que elija sea de la mayor seguridad y con el mayor rendimiento posible. El dinero del fondo de jubilaciones no podrá ser destinado para otro fin distinto de los precisados en este artículo.

El otorgamiento de la jubilación a un trabajador implica el retiro de las labores al servicio del patrón que lo jubila, y sólo podrá volver a trabajar para este patrón, suspendiéndose el pago de la pensión jubilatoria por todo el tiempo que subsista la relación de trabajo y el trabajador perciba, por lo tanto el respectivo salario.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Si el trabajador es retirado del servicio por cualquier causa antes de tener la antigüedad necesaria para ser jubilado, le será devuelta y el patrón deberá pagarle su aportación obrera al fondo de jubilaciones, con las ganancias generadas por la misma en caso de haberse invertido, durante el tiempo que el trabajador estuvo aportando al fondo. "

De esta manera, al quedar establecidos en la Ley las condiciones mínimas para la jubilación de los trabajadores, en la contratación colectiva se podrán pactar condiciones superiores a éstas, pero no inferiores; de este modo se evitará que en los contratos colectivos de trabajo vuelvan a pactarse toques máximos para las jubilaciones que se paguen, y que sean notoriamente inferiores y desproporcionados con los salarios que como activos tuvieron los trabajadores; problema que desde 1936 tuvieron siempre los ferrocarrileros y cuyas consecuencias siguen perjudicando en la actualidad a los jubilados de los Ferrocarriles Nacionales de México.

Inclusive, puede contemplarse la posibilidad de que la jubilación de los trabajadores quedara contemplada como uno de los beneficios de la seguridad social, al igual que como actualmente está regulado en beneficio de los burócratas; en tal supuesto, sería el Instituto Mexicano del Seguro Social quien se subrogaría de esta obligación propuesta para los patrones. Los términos en que podría establecerse una medida así, serían similares a los propuestos con antelación, a saber: tendrían derecho a la jubilación por antigüedad los trabajadores inscritos ante el Instituto como asegurados, con una antigüedad mínima en el trabajo de treinta años los varones y veintiocho las mujeres e igual tiempo de cotización ante el Instituto, independientemente del número de patrones que hubiesen tenido durante sus años laborales; la pensión se cuantificaría de la misma forma propuesta, a razón del cien por ciento del promedio de la cuota diaria que le correspondió al trabajador asegurado durante el último año de servicios y se le pagaría a partir del día siguiente al de su retiro, siguiendo estas bases el mismo criterio con el que está establecido el derecho jubilatorio para los burócratas. Las aportaciones en este caso

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

para el pago de esta prestación de tracto sucesivo se establecerían directamente en la Ley del Seguro Social y se pagarían como cotizaciones.

De ser así, la medida tendría como principales ventajas, no sólo el derecho de todos los trabajadores a la jubilación, esta vez a cargo del organismo encargado de la seguridad social; sino que también liberaría a los patrones de esta potencial obligación, además de que los trabajadores tendrían derecho a ser jubilados al cubrir el mínimo de años de trabajo requerido e igual número de cotizaciones al Instituto, independientemente de si durante su vida laboral trabajaron para uno o varios patrones; de igual modo, en la contratación colectiva podrían pactarse condiciones superiores para la jubilación, pero no inferiores, pudiendo obligarse las empresas a cubrir las diferencias que resultasen de lo pactado colectivamente y el mínimo legal que en su caso otorgase el Instituto Mexicano del Seguro Social. Como principales desventajas de tal supuesto, tendríamos que al entregar las aportaciones para las jubilaciones al Instituto como cotizaciones, no se crearían los fondos de jubilaciones propuestos con antelación, y por lo tanto no habría el ahorro interno que se pudiera generar; además de que, siguiendo el criterio que recientemente orientó al legislador para la nueva Ley del Seguro Social vigente, no sería el Instituto quien pagaría las pensiones de jubilación, sino la institución de seguros que eligiera el trabajador, medida que al igual que con el régimen de pensiones actualmente establecido, al ceder un servicio de orden público a la iniciativa privada, la medida tendería a beneficiar sólo a organismos financieros y no necesariamente al trabajador que se encontraría con trámites más complejos y con un Instituto que se desentendería del pago de la pensión. Además de que al establecerse dentro de la Ley del Seguro Social la pensión por jubilación, existe también la posibilidad, materializada con los burócratas en la Ley del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado, de que se estableciera, tal vez sin suficiente justificación pero obviamente en perjuicio de los asegurados, alguna incompatibilidad de la pensión por jubilación con alguna otra pensión de las que otorga el Instituto, verbigracia, las pensiones por invalidez, cesantía en edad avanzada y vejez; y cuya incompatibilidad actualmente no existe, ni existiría en el

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

supuesto de establecerse legalmente la jubilación como una obligación a cargo de los patrones, atendiendo a la distinta naturaleza jurídica de las prestaciones.

De cualquier modo, para poder hablar de la posibilidad de que el IMSS se subrogara de la posible obligación patronal de jubilar a los trabajadores, es necesario antes que jurídicamente exista tal obligación a cargo de los patrones y correspondientemente tal derecho de los trabajadores en general, pues de lo contrario sólo se hablaría de simples supuestos que no conforman todavía la realidad jurídica. Por todo lo anterior reiteramos, por considerar de justicia social, el incluir en el texto Constitucional y en la Ley Federal del Trabajo el derecho para todos los trabajadores a la jubilación por antigüedad.

2.- Por lo que respecta concretamente a los ferrocarrileros jubilados; si desde 1917 y hasta nuestros días la jubilación no ha sido ni es un derecho establecido expresamente ni en la Constitución ni en las leyes del trabajo para los trabajadores particulares, sino un derecho que los trabajadores organizados han conquistado por medio de sus luchas sindicales; el problema de la existencia misma y aplicación de topes máximos para cuantificar las pensiones por jubilación de los ferrocarrileros, que estaba pactado en la contratación colectiva de la empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México con el Sindicato de sus trabajadores, conforme a la normatividad existente la misma sólo podía ser suprimida del pacto colectivo mediante una revisión contractual, y para que esto pudiera ocurrir los trabajadores contaban con el derecho constitucional de la huelga.

Como se señaló en los antecedentes históricos, los rieleros dieron durante el siglo XX ejemplares muestras de organización y de luchas obreras, de las que obtuvieron muchas conquistas que gradualmente dieron forma a su Contrato Colectivo de Trabajo, el más grande y avanzado de su tiempo en México; y entre sus conquistas, desde 1922 comenzaron a contar con el derecho a la jubilación, misma que en un principio se cuantificaba sobre la base del salario del trabajador, sin ningún tope máximo; los topes aparecieron después, y fue hasta 1936 cuando quedó establecido para todos los

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

trabajadores de los Ferrocarriles Nacionales de México el primer tope máximo para la cuantificación de las pensiones, mismo que con el paso de los años fueron reduciendo gradualmente el límite de su monto máximo en relación con los salarios, en detrimento de los rieleros que se jubilaban. Al haber obtenido de la lucha sindical y del ejercicio del derecho de huelga, la conquista de la pensión por jubilación, era obvio que sólo empleando la misma vía, la huelga, podían conseguir los rieleros la supresión de la cláusula que contemplaba el tope máximo jubilatorio. Constitucionalmente, la huelga es un derecho de los trabajadores establecido en las fracciones XVII y XVIII del apartado A del artículo 123. En la Ley Federal del Trabajo vigente, el derecho de los trabajadores a ir a la huelga con motivo de la revisión del contrato colectivo de trabajo se encuentra contemplado en el artículo 450, fracción II.

Sin embargo, llama la atención que los ferrocarrileros, desde 1936 en que quedó establecido el primer tope máximo para cuantificar las pensiones por jubilación, en ninguna de sus huelgas manifestaron el malestar que sentían al recibir una jubilación limitada por un tope contractual. En ninguno de los pliegos petitorios de sus huelgas, desde 1936 hasta su última gran huelga dentro del movimiento obrero independiente, la de 1959, incluyeron petición alguna para que se suprimiera el tope máximo en las pensiones jubilatorias y para que se les volvieran a pagar las pensiones sobre la base del 100% de su salario, como a los oficinistas de la Empresa en 1922. No les resta mérito a las conquistas que tuvieron los rieleros en sus movimientos de huelga, al obtener incrementos salariales y prestaciones muy superiores a las de la Ley; sin embargo nunca incluyeron como parte de sus luchas la supresión de los topes jubilatorios que siempre les afectó, a pesar de que muchos jubilados apoyaron a los ferrocarrileros activos en sus huelgas. Tal vez era el hecho de que siendo jóvenes, la jubilación la veían muy remota, y entonces no pensaban en el momento de retirarse, además de que para llevar a los trabajadores a la huelga, las peticiones deben ser tales que puedan verlas los trabajadores y disfrutarlas en el tiempo más corto posible, para que puedan decir que su huelga triunfó, y el ejemplo más claro está en los aumentos salariales y en el mayor monto de prestaciones como asistenta médica o vacaciones, pero no tanto en una jubilación que veían muy lejana y no tenían a

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ocuparse de la misma; pero finalmente el momento del retiro llegó, y fue entonces cuando esta omisión histórica materializó sus consecuencias.

Desde el fracaso del movimiento vallejista de 1958-1959, con el sindicato dominado de facto por el Gobierno Federal, por la Empresa y por la burocracia sindical charra, era de esperarse que en los últimos cuarenta años no volvieran a organizar un movimiento huelguístico de la magnitud de la que encabezó Vallejo, y por lo tanto la posibilidad de suprimir de su pacto colectivo el tope máximo para el monto de las jubilaciones, además de otras prestaciones que pudieran reclamar, se desvaneció después del charrazo de 1959, cuando se envió a sus auténticos líderes a prisión y se dejó al Sindicato en poder de la burocracia sindical espuria. Con la escoria charra en poder del Sindicato, ya no fueron las luchas obreras el modo de obtener prestaciones, sino la negociación con la Empresa a espaldas de los trabajadores, y en tales condiciones resultaba prácticamente imposible esperar a que las dirigencias charras buscaran la supresión de la cláusula que contemplaba el tope máximo jubilatorio. Aún con el actual secretario nacional del Sindicato, Víctor Flores, la posibilidad de materializar este anhelo de los rieleros fue una simple quimera. Las formas de lucha de los ferrocarrileros se limitaron a las demandas ante la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, donde a no ser por las circunstancias ya mencionadas con antelación en este mismo capítulo para incrementar las pensiones (corrupción, malas defensas de los abogados de la Empresa, o convenios ante la Junta), jurídicamente no habría posibilidad para incrementar las pensiones.

La posibilidad de que los rieleros pudieran luchar mediante el uso de su derecho constitucional de huelga por la supresión de la disposición contractual que comprendía el tope máximo para las jubilaciones, jurídicamente dejó de ser posible en septiembre de 1999, cuando la Empresa retiró de las labores a todo el personal activo que quedaba; y dejó de ser posible la huelga simplemente porque este derecho, este medio de presión obrero, lo pueden ejercer una coalición que sea de la mayoría de los trabajadores activos de una empresa, por ser precisamente los trabajadores activos quienes tienen a su

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

alcance la suspensión de las actividades; un jubilado es un trabajador ya retirado y por lo tanto materialmente no cuenta ya más con este medio constitucional de presión, porque no tiene más a su alcance los medios de producción con los que pueda suspender el trabajo y con ello la producción o los ingresos de la empresa; para los ferrocarrileros jubilados, al no ser trabajadores activos, el detener la marcha de los trenes ya no es un derecho como la huelga, sino que ya sería un delito, el de ataques a las vías de comunicación. Esta condición de los ferrocarrileros jubilados, aunada al hecho de que los Ferrocarriles Nacionales de México ya no tienen ningún trabajador activo ni tampoco cuentan con ningún tren, y por lo tanto ya tampoco requieren celebrar ningún contrato colectivo de trabajo con el Sindicato que ya tampoco representa a ningún trabajador activo de la Empresa, imposibilita por completo el que se pudiera pensar en suprimir el tope máximo jubilatorio o incrementar el monto de las pensiones jubilatorias, vía la huelga.

Sin embargo, no es imposible el incremento de las pensiones que actualmente tienen los ferrocarrileros jubilados; aún cuando las cuantías quedaron ya determinadas al ser otorgadas las pensiones, muchas conforme al tope máximo existente desde 1998, de \$2,000.00 mensuales, y con incrementos anuales conforme a la inflación reportada por el Índice Nacional de Precios al Consumidor; la posibilidad de que las pensiones jubilatorias de los ferrocarrileros puedan ser incrementadas en un porcentaje o en una cantidad mayor, es susceptible de realizarse aún cuando formalmente se haya decretado la extinción de la Empresa; ya los rieleros jubilados cuentan con el precedente, en beneficio de los jubilados antes de 1982, de que el Poder Legislativo Federal aprobara modificaciones en la Ley del Seguro Social para que se les reconociera su carácter de pensionados y se les cubriera una cantidad mensual de dinero como pensión; y esto ocurrió casi veinte años después de haber ocurrido esta omisión en la inscripción de los ferrocarrileros al Seguro Social. De modo similar, si bien ya no es posible suprimir el tope máximo jubilatorio, en tanto que las pensiones ya fueron otorgadas bajo la vigencia del Contrato Colectivo de Trabajo que contempló dicho límite máximo, la Empresa está formalmente extinta y el fideicomiso encargado de la administración de los fondos para el pago de las pensiones sólo puede seguir los lineamientos que Empresa y Sindicato

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

pactaron la última vez, en la revisión contractual de 1998, si es posible, en cambio, si no eliminar las enormes desigualdades que originó el aplicar el límite máximo al personal que se jubilaba desatendiendo sus salarios como activos, mientras a muchos otros jubilados nunca les fue aplicado dicho tope máximo, recibiendo pensiones mucho más elevadas, al menos si es posible y viable atenuar tales desigualdades, en beneficio de los rieleros jubilados con las pensiones más bajas, y tal posibilidad está también al alcance de los Poderes Ejecutivo y Legislativo Federales.

En el decreto por el que se extinguió la Empresa, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 4 de junio de 2001, se estableció en su artículo 4° que el Gobierno Federal garantizará el pago de las pensiones en caso de que el fondo sea insuficiente; además de que el mismo convenio de fideicomiso FERRONALESJUB, vigente en la Nacional Financiera actualmente, en su cláusula Tercera establece la posibilidad de que los fondos del fideicomiso puedan ser incrementados con fondos públicos federales, y para tal efecto es necesaria la autorización de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, en los términos del artículo 9° de la Ley de Presupuesto, Contabilidad y Gasto Público. Luego, la facultad de incrementar el fondo del fideicomiso es del Ejecutivo y del Legislativo Federales.

No sería difícil el que el Gobierno Federal buscara la fuente de ingresos para tener los fondos suficientes con los que se incrementara el fondo del fideicomiso, y para que las pensiones, al menos las cuantificadas según el tope máximo contractual, pudieran ser incrementadas, de manera que haga posible que estos jubilados puedan tener una seguridad económica más proporcionada y congruente para sus años de vejez. Cuando comenzó el proceso privatizador de los Ferrocarriles Nacionales de México y se hablaba de la creación del fideicomiso, en diversas declaraciones de los directores en turno de la Empresa y del secretario nacional del Sindicato, llegaron a manifestar que el total de los recursos que se obtuvieran de las licitaciones de los servicios ferroviarios serían destinados a la creación del fondo para las pensiones; en realidad sólo se destinó el 73.1% del producto de la licitación del Ferrocarril del Noreste; y de casi el total del dinero del

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

fideicomiso dispuso el Gobierno de Ernesto Zedillo, vía un crédito solicitado por su secretario de Hacienda y Crédito Público en 1998. Antes de conceder el crédito sobre el patrimonio fideicomitado, el director del Organismo descentralizado declaró que el capital del fideicomiso se había incrementado de los 13,500 millones de pesos, a 16,200 millones; y esto a pesar de que del mismo dinero fideicomitado se pagaban los cuantiosos honorarios de la fiduciaria y las pensiones de los jubilados del Sindicato, además del pago de las pensiones a los jubilados de la paraestatal. Si consideramos también que muchos jubilados van muriendo y por lo tanto, gradualmente van siendo menos los fideicomisarios, el dinero destinado a dichas pensiones que se dejan de pagar por muerte, forzosamente incrementa el patrimonio fideicomitado.

Si no se destinó el total de los recursos obtenidos con las concesiones para el pago de las pensiones por jubilación, en cambio sí se puede destinar, si no el total, por lo menos una parte de los recursos que se están obteniendo de la liquidación de los todavía innumerables y cuantiosos bienes, muebles e inmuebles, del Organismo descentralizado. Sólo a manera de ejemplo, dentro de la liquidación de la Empresa se contempla un total de 20 donaciones de bienes inmuebles a gobiernos locales por un total de 1.8 millones de metros cuadrados, de las cuales, a septiembre de 2002 se había ya realizado una, inmuebles con un valor en total de \$2,337 millones de pesos; donaciones que no tienen razón de ser, y sólo de la venta de algunos de esos inmuebles se podrían obtener recursos suficientes para incrementar el patrimonio del fideicomiso y con ello incrementar las pensiones de los jubilados. De igual modo sucede con las acciones en poder de la paraestatal en liquidación, cuya monetización está calculada en \$1,610.3 millones de pesos; por sólo mencionar algunos de los innumerables recursos provenientes de la liquidación. De lo anterior se desprende que la propia Empresa en liquidación de los Ferrocarriles Nacionales de México cuenta aún con recursos provenientes de la liquidación suficientes para poder incrementar el dinero del fideicomiso y con ello el monto de las pensiones.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Por lo anterior, el que suscribe el presente trabajo considera de justicia social incrementar las pensiones de los ferrocarrileros jubilados, con recursos que pueden obtenerse de la misma Empresa en liquidación, además de la misma inversión de los fondos fideicomitidos, y dichos incrementos es necesario hacerlos buscando reducir el enorme daño que se les ocasionó a estos ex trabajadores ferrocarrileros al ser jubilados contra su voluntad, dejando de percibir sus salarios y en cambio recibiendo pensiones sumamente inferiores que resultaron notoriamente desproporcionadas a sus niveles de vida y que no proporcionan a los jubilados plenamente un nivel económico decoroso para ellos y sus familias.

En tal situación, aún considerando la posibilidad de incrementar las pensiones cuantificadas en un principio sobre los topes contractuales para eliminar las enormes desigualdades que existen frente a pensiones otorgadas sin considerar este límite contractual, aunque sería la solución ideal al descontento que existe entre los rieleros jubilados, tal labor actualmente, y por el paso de los años, se antoja enorme y casi imposible. Es un hecho que todavía cuenta la Empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México con los datos de los montos que recibe cada jubilado por su respectiva pensión, todavía en 1999 realizó un detalle minucioso de su personal jubilado, cuando al modificar el contrato de fideicomiso FERRONALESJUB, reconoció como fideicomisarios a los 56.372 jubilados que había en ese momento. Respecto de los salarios que tuvieron los trabajadores como activos, la Empresa en liquidación también cuenta con la mayoría de tales datos, además de que en la Unidad de Registro de Contratos Colectivos y Reglamentos Interiores de Trabajo de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, se encuentra el último tabulador salarial pactado por la Empresa y el Sindicato, relativo a la última revisión salarial, al igual que todas las anteriores revisiones salariales y contractuales, en el expediente CC-2-XVIII-RM. Sin embargo el problema de buscar incrementar las pensiones basándose en los salarios que los jubilados tuvieron como activos, y así acabar con el problema generado con la aplicación de los topes máximos contractuales, además de tener que buscar una justificación equitativa que hiciera posible crear alguna disposición jurídica que evite por sí misma desigualdades como las que en su

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

tiempo generaron los topes máximos; en tanto que ahora de ser posible tal supuesto sólo incrementaría unas pensiones y no todas; genera también el enorme problema de su cuantificación para cada pensión que actualmente se paga, pues la sola cuantificación de un incremento así, pensión por pensión y sin tener la absoluta certeza de que se cuenta con todos los datos de los salarios que como activos tuvieron los jubilados, resultaría en una labor colosal y prácticamente imposible, dado el tiempo transcurrido; además de lo difícil que se presenta que ahora el Gobierno Federal subsanara un problema generado por la aplicación de cláusulas del Contrato Colectivo que en su momento oportuno, no combatieron los ferrocarrileros mediante la huelga.

Sin embargo, no es imposible, si no eliminar, por lo menos sí atenuar dichas diferencias y desigualdades actualmente existentes entre las pensiones de los ferrocarrileros jubilados con motivo del monto de las mismas. El Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público puede autorizar el incremento del fideicomiso FERRONALESJUB del pago de las pensiones, en ejercicio de las facultades establecidas en el artículo 9º de la Ley de Presupuesto, Contabilidad y Gasto Público, los recursos pueden obtenerse sin problema de los provenientes de la liquidación de la Empresa. Por su parte, el Poder Legislativo de la Unión, en ejercicio de sus funciones y una vez hecha la autorización puede destinar la partida respectiva para el incremento del fondo del fideicomiso en el Presupuesto de Egresos respectivo. Mediante decreto pueden establecerse bases para incrementar las pensiones, al respecto proponemos las siguientes:

Es urgente en primer lugar, que ante la posibilidad de incrementar los fondos del fideicomiso para el pago de las pensiones, se establezca alguna prohibición para que se disponga del dinero del fideicomiso para fines distintos de su inversión y del pago de todas las obligaciones a cargo del fideicomiso, esto es, del pago de pensiones, prestaciones accesorias de los jubilados y los honorarios de la fiduciaria; para tal efecto, es necesario realizar una nueva y definitiva modificación al contrato de fideicomiso, a fin de no permitir la celebración de empréstitos con el Gobierno Federal o cualquier otro organismo para fines distintos de la inversión de los capitales y que pongan en riesgo la

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

capacidad de pago del fideicomiso, esto implica la supresión del inciso e) de la Cláusula Cuarta del Contrato modificatorio del fideicomiso FERRONALESJUB, celebrado con fecha 26 de septiembre de 2000, que actualmente contempla esta posibilidad; la supresión que se propone de dicha disposición puede realizarse a partir de que quede establecida la prohibición que se propone mediante decreto que se realice en términos de los artículos 71 y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Asimismo, dependiendo de los fondos disponibles para incrementar el patrimonio del fideicomiso, se propone a fin de mejorar las condiciones económicas de los ferrocarrileros jubilados, en primer lugar, otorgar un incremento general a todas las pensiones jubilatorias, un incremento que sea superior al contemplado anualmente, basado en el porcentaje de inflación reportado por el Índice Nacional de Precios al Consumidor, que hasta ahora ha reportado porcentajes bajos y por lo tanto incrementos mínimos en las pensiones; así, a reserva de la cantidad de dinero con la que se incremente el fondo, y de la posibilidad de que sea invertido también junto con el capital fideicomitado inicial, puede establecerse un incremento superior, verbigracia un 40 o 50% de aumento en las pensiones, de manera que realmente represente la pensión, con un aumento de esta naturaleza, un auténtico mejoramiento del nivel económico de los ferrocarrileros jubilados y que pueda acercarse más al ideal de suficiencia para la vida digna y decorosa a que tienen derecho estos jubilados y sus familias.

Finalmente, y a fin de atenuar las desigualdades que actualmente existen entre los montos de las pensiones de los ferrocarrileros jubilados con motivo de que a algunos les fue cuantificada la pensión conforme al límite máximo contractual, mientras a otros en cantidades desproporcionadamente superiores, el que realiza en presente trabajo propone, dependiendo de igual modo de los fondos disponibles para incrementar el patrimonio del fideicomiso, establecer un límite mínimo del que ninguna pensión pueda ser inferior. Actualmente las pensiones jubilatorias más bajas, las que reciben los ferrocarrileros que fueron jubilados en 1999 con pensiones de \$1,400.00 a \$2,000.00 mensuales, y que se han incrementado conforme a los bajos porcentajes que ha reportado

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

el Índice Nacional de Precios al Consumidor, están cuantificadas, al año 2002, en razón de \$1,788.76 las más bajas y \$2,555.37 las más altas de las otorgadas el referido año, es decir aún en el año 2002 estas pensiones siguen siendo notoriamente inferiores a los salarios más bajos que la empresa pagaba a sus trabajadores en 1998, cuando el salario más bajo era el de los empleados de vigilancia y porteros, en razón de \$2,782.50 mensuales.

Si actualizamos los montos de los salarios más bajos con los incrementos al salario mínimo general vigente en el Distrito Federal, hasta el año 2002, tendríamos que los salarios más bajos de los ferrocarrileros, si hubieran seguido activos y la Empresa hubiera incrementado salarios en la misma proporción que los salarios mínimos, los siguientes montos: El de carretillero estibador, en razón de \$3,996.72 mensuales; el de aseador, en razón de \$4,703.49 mensuales; el de los empleados de vigilancia, porteros y empleados de seguridad, en razón de \$3,960.85 mensuales; el de ayudante cocinero en razón de \$5,338.93 mensuales; el de auxiliar tallerista en razón de \$4,648.82 mensuales; los de cambiador, proveedor de locomotoras, equipador de cabooses, cambia-vía, llamador, lamparero y guarda crucero en razón de \$5,548.19 mensuales en la zona 1, la más económica de las tres en que se dividió el sistema para estas especialidades; y el salario integrado más bajo de los empleados de confianza, el del nivel 1, sería de \$4,513.45 mensuales. De actualizarse los salarios de los demás ex trabajadores resultarían más altos a estas cantidades aquí señaladas, y es aquí donde se nota la enorme desproporción entre los salarios como activos de los ferrocarrileros y la cantidad que reciben actualmente como jubilados. Lo ideal para los ferrocarrileros jubilados sería incrementar sus pensiones hasta estas cantidades aquí especificadas para los de las categorías inferiores, y para los demás jubilados de categorías superiores establecer un límite mínimo mayor, verbigracia de \$6,000.00 mensuales; esta medida indiscutiblemente les brindaría a los extrabajadores que tuvieron ingresos más bajos la posibilidad de igualar su nivel de vida con el que tenían cuando eran activos, y a los demás jubilados, aún cuando no igualarían sus condiciones económicas como las que tenían cuando trabajaban, obtendrían sin embargo un incremento considerable en su pensión que indiscutiblemente mejoraría su situación económica con un monto mucho mayor al doble de lo que

actualmente perciben. Sin embargo, actualmente al no haber ya trabajadores activos de los Ferrocarriles Nacionales de México, no hay ya más distinción entre talleristas, trenistas, personal de confianza, aseadores auxiliares, equipadores, etc.; únicamente existen trabajadores jubilados del Organismo. Y además es difícil que pasados varios años de que la Empresa liquidó o jubiló a todo su personal, desde 1999, pueda tener un absoluto control de las categorías como activos de cada trabajador que jubiló, y el beneficio que se propone en sus jubilaciones, tardaría irremediablemente o simplemente no podría aplicarse, por la falta de datos precisos de su vida como activos.

En tal situación, siendo el Ejecutivo y el Legislativo Federales, quienes en ejercicio de sus respectivas funciones, pueden autorizar el aumento del patrimonio del fideicomiso para el pago de las pensiones de los ferrocarrileros jubilados, y de igual modo pueden establecer por decreto las normas sobre las cuales habrían de ser incrementadas las pensiones; resulta más viable que, dependiendo del monto de los recursos que se puedan disponer para el pago de las pensiones, se establezca un límite mínimo, que no máximo por haber sido éste el origen del problema de los jubilados ferrocarrileros durante la mayor parte del siglo XX y lo que va del presente; un límite del que ninguna pensión jubilatoria que otorgó la Empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México pueda ser inferior, y de este modo incrementar la gran mayoría de las pensiones jubilatorias, atenuando con ello la gran diferencia entre las pensiones cuantificadas conforme al tope máximo del Contrato Colectivo de Trabajo y las que no fueron cuantificadas conforme a esta cláusula contractual; muchas pensiones indiscutiblemente se incrementarían a más del doble de lo que actualmente cubren en forma mensual. En tal sentido, el que suscribe el presente trabajo propone, a reserva de los fondos que pudieran disponerse para tal fin, el establecimiento de un límite mínimo para las pensiones de los ferrocarrileros jubilados en razón de \$6,000.00 mensuales. La cantidad propuesta resulta sólo mayor a las cantidades mensuales correspondientes a los salarios más bajos que tenía la Empresa en su tabulador, y por tal razón sólo a quienes fueron jubilados del Organismo al momento de ser empleados con algunos de los referidos salarios bajos, se les incrementaría la jubilación de modo que el monto de la pensión resultaría mayor a su salario como activos; fuera de este

supuesto, indiscutiblemente un beneficio para quienes se jubilaron al momento de laborar con alguna de las categorías de bajos salarios, que en realidad resulta una pequeñísima minoría, toda vez que dichos puestos con bajos salarios eran los primeros puestos del escalafón y por lo tanto la vía de ascenso, por lo que en realidad, jubilados por antigüedad, casi siempre los hubo de puestos más altos del escalafón y no de los primeros que eran de los salarios más bajos; las demás pensiones seguirían siendo menores o algunas iguales a los salarios que como activos tuvieron los jubilados, pero que indudablemente mejoraría sus condiciones económicas.

Para la gran mayoría de los jubilados de la Empresa, aún cuando sus salarios como activos siguen siendo mayores a la cantidad propuesta como pensión jubilatoria mínima, en razón de \$6,000.00 mensuales, este incremento en sus pensiones constituiría un indiscutible beneficio para estos jubilados, que fueron obligados a pensionarse contra su voluntad ante la urgencia de extinguir la Empresa, y a recibir pensiones que en muchos casos, debido al tope máximo contractual sólo recibieron cantidades tales como la octava o incluso la décima parte de lo que ganaban como activos. La cantidad que se propone como pensión jubilatoria mínima no elimina las desigualdades entre unos pensionados conforme al tope contractual y otros jubilados que recibieron pensiones superiores a dicho tope; pero sí disminuye estas desigualdades y les brinda a los jubilados un nivel de vida más digno y más decoroso, una seguridad económica más cierta y razonable en los años de su vejez; y se trata además de un beneficio para estos jubilados que puede ser posible y viable, por lo que consideramos incluso necesario y urgente establecer una medida así, por ser de justicia social mejorar el nivel de vida de estos ferrocarrileros jubilados. Además de que la medida indiscutiblemente reduciría el descontento manifestado durante muchos años por estos jubilados, y que se sigue materializando todavía en la actualidad por medio de las innumerables demandas de estos jubilados en contra de la Empresa en liquidación, ante la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje; si las condiciones de vida de los ferrocarrileros jubilados mejoran como se ha planteado en este trabajo, las demandas gradualmente disminuirán, y por lo tanto dejarán

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

de ser el principal problema y la principal causa del atraso en el proceso de liquidación de la Empresa, que tanto parece urgirle al Gobierno Federal.

Sólo falta que el Ejecutivo y el Legislativo Federales decidan actuar en la forma que se plantea en este trabajo, lo que a pesar de todo se antoja difícil ante el desinterés que actualmente manifiestan; el interés en mejorar las condiciones económicas de los jubilados sólo puede despertarles cuando así se lo propongan los jubilados; por lo tanto corresponde a estos rieleros pensionados por la Empresa manifestar, expresar su descontento ante estos niveles de Gobierno, que también los representan y deben de trabajar también para ellos, para que el Ejecutivo considere una posibilidad de iniciativa de incrementos en las pensiones de estos ferrocarrileros jubilados y para que el Legislativo también pueda estudiarla y aprobarla. Puede parecer difícil materializar este tipo de medidas por parte de las Autoridades Federales, dada la difícil situación económica del país, pero si es posible y recursos económicos para ello sí se tienen, ya propusimos de donde pueden obtenerse, además de que el establecimiento de la medida que proponemos tiene plena justificación, en tanto que es indiscutiblemente de justicia social el mejorar las condiciones económicas y proporcionar un nivel de vida más digno y decoroso para estos jubilados, trabajadores del riel que tanta riqueza generaron a México en sus años de trabajadores activos, transportando por el país lo que México produjo, y por lo tanto, por justicia social merecen por lo menos una vejez digna, con un nivel económico decoroso para estos jubilados y sus familias.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

CONCLUSIONES

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

CONCLUSIONES

PRIMERA: El Derecho de los trabajadores a la jubilación es sin duda una conquista obrera, lograda como resultado de las innumerables luchas sociales que a lo largo de muchos siglos de la historia de la humanidad, pero más concretamente durante los siglos XIX y XX, consiguieron finalmente las clases trabajadoras y oprimidas de las distintas sociedades, conjuntamente con el reconocimiento y establecimiento jurídico de los derechos del trabajo. No fue por alguna concesión graciosa por parte de la clase en el poder, sino por sangrientas luchas obreras, que los trabajadores del mundo lograron hacer posible su viejo anhelo de obtener la tranquilidad que les brinde una seguridad económica constante para los años de retiro, en que después de haber trabajado durante gran parte de sus vidas para su patrón, y en que el natural desgaste orgánico funcional, resultado de la edad avanzada y el continuo esfuerzo de años, no les permita más a los trabajadores continuar laborando con la misma capacidad que se tuvo en los años de juventud, tranquilidad que les puede dar la remuneración constante y periódica durante los años de su retiro y que los libere de la miseria y de la incertidumbre a una edad en que ya no pueden seguir trabajando para obtener una vida decorosa, para ellos y sus familias. Sin embargo el problema en la actualidad es para éstos jubilados el que resulta del monto de sus pensiones, que frecuentemente y no sólo en nuestro país tiende a ser cada vez más reducido en relación con el costo de la vida, y que ocasiona que los jubilados ante la evidente situación de incertidumbre que tal condición genera, no puedan ver realizado el ideal de obtener en sus años de retiro del trabajo el nivel de vida decoroso, tanto para los jubilados como para sus familias, derecho que obtuvieron a

partir de que generaron riqueza al patrón durante gran parte de sus vidas en los años de trabajo.

SEGUNDA: Al concluir las dos guerras mundiales del siglo XX, los países aliados reconocieron que la pobreza y las marcadas desigualdades sociales constituyen un peligro para la paz mundial, reconocieron la necesidad de luchar contra la pobreza y la desigualdad en cada nación, y reconocieron que la mejor forma de garantizar una paz duradera es reconociendo en beneficio de las grandes mayorías los derechos del trabajo, de la previsión social y de la seguridad social, y así los establecieron en los tratados de paz que pusieron fin a ambas guerras, y en posteriores tratados internacionales; si a nivel mundial la paz social no ha sido todavía una realidad, ello está en proporción directa con el respeto que las naciones han tenido a los derechos del trabajo, de la previsión y de la seguridad sociales, y con el mejoramiento o empeoramiento de las condiciones de vida de los trabajadores. Es ahora a los jubilados y a los trabajadores que algún día se jubilarán a quienes les corresponde luchar por no perder el derecho a su jubilación, por conseguir que efectivamente la jubilación les pueda dar verdaderamente la tranquilidad económica y por hacer una realidad la obtención de una vida decorosa para el jubilado y su familia.

TERCERA: En nuestro país, el derecho al beneficio de una jubilación es igualmente resultado de reivindicaciones obreras, no una prestación otorgada graciosamente por los patrones, sino una conquista de los trabajadores obtenida de sus luchas sindicales a lo largo del siglo XX, de la que sin embargo por lo que respecta a los trabajadores del sector privado no se encuentra regulada expresamente ni en la Constitución Política, ni en la Ley Federal del Trabajo, sino que es materia de la contratación colectiva entre los patrones y sus trabajadores, lo que ha dado lugar a muy diversas formas de pactar los requisitos para obtenerla y la forma de cuantificar el monto de las mismas; por lo que si en la actualidad dichas pensiones por jubilación tienden a ser cada vez más reducidas e inferiores en relación con el costo de la vida, dada la difícil situación económica del país, consecuencia de las constantes crisis económicas y la creciente dependencia de la economía mexicana hacia organismos financieros

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

internacionales; corresponde no sólo a los jubilados sino a todos los trabajadores en general defender el derecho que gozan o en su caso lleguen a gozar de su pensión jubilatoria, y en todo caso luchar también por que este derecho pueda extenderse a la generalidad de los trabajadores del país.

CUARTA: A la jubilación podemos definirla, conforme a nuestro derecho del trabajo, como el derecho de los trabajadores, establecido para los empleados públicos por disposición legal y para los trabajadores particulares por disposición contractual, consistente en una retribución periódica permanente que se otorga al trabajador para asegurar su subsistencia después de que se retira del trabajo, cuantificada en base a una proporción de sus salarios, derecho que el trabajador adquiere por su antigüedad en el trabajo, y cuyo pago está a cargo del patrón que así lo pactó con sus trabajadores, y que puede anticiparse, si así lo pactaron las partes, en caso de riesgo profesional o enfermedad general que imposibilite al trabajador a continuar prestando en condiciones normales sus servicios a su patrón, si cumple con un mínimo de años de servicio que se haya pactado, suficientes para generar el derecho, a causa del siniestro, a una jubilación anticipada; pero que en todo caso la obtención de la pensión jubilatoria y la obtención de la correspondiente calidad de jubilado da lugar a terminar la relación de trabajo, para dar comienzo a otra en la que existe el derecho del trabajador jubilado de recibir una pensión mientras viva, y del otro lado la obligación del patrón que así lo pactó con sus trabajadores de cubrir el importe de dichas pensiones.

QUINTA: El derecho de jubilación para los trabajadores comprendidos dentro del apartado A del artículo 123 de la Constitución Federal de la República, no es un derecho contemplado expresamente ni en el mismo artículo 123 Constitucional, ni en la Ley Federal del Trabajo, donde sólo dos artículos de dicho ordenamiento legal, el 249 y el 277, lo mencionan, y de ningún modo como privilegio para los ferrocarrileros y los trabajadores en maniobras de servicio público en zonas bajo jurisdicción federal, contemplados ambos como trabajos especiales, pues en ambos preceptos no se ordena establecer un derecho jubilatorio para éstos trabajadores, sino que deja la posibilidad a

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

trabajadores y patrones de pactar el derecho a la jubilación en sus respectivos Contratos Colectivos de Trabajo, derecho que tienen de pactar al igual que todos los trabajadores con sus respectivos patrones. La jubilación es para los trabajadores particulares, por lo tanto, un derecho de carácter extralegal y contractual.

SEXTA: La jubilación tiene como propósito asegurar la subsistencia del trabajador que por sus años al servicio del patrón ha generado tal derecho, proporcionándole una seguridad económica constante que le pueda proporcionar una vida digna en sus años de retiro; y es también una forma de terminar la relación de trabajo, en tanto que implica el retiro del trabajador de las labores al servicio de su patrón, y también la causa por la que deja de percibir la contraprestación de su salario, pero también es cierto que si termina la relación de trabajo, de inmediato comienza otra relación entre el trabajador ya como jubilado y su patrón como obligado a cubrirle la pensión jubilatoria, por lo que subsisten los efectos del contrato de trabajo respecto del derecho del trabajador jubilado a recibir su correspondiente pensión, efecto y consecuencia necesariamente del contrato de trabajo; por lo tanto, toda vez que la jubilación se recibe en el tiempo de retiro del trabajador, las pensiones que recibe no pueden ser equiparadas al salario en tanto que no constituyen una contraprestación por el trabajo.

SÉPTIMA: La jubilación es un derecho derivado primordialmente de la antigüedad del trabajador al servicio del patrón, motivo por el que a la jubilación por antigüedad suele denominársele como "ordinaria"; pues independientemente de que puedan pactarse por los trabajadores y sus patrones diversos supuestos para obtener el beneficio jubilatorio, como pueden ser la edad avanzada, la invalidez o la incapacidad profesional, en todos los casos es requisito esencial que se pacten conjuntamente con un mínimo de antigüedad en el trabajo que en el supuesto de la edad avanzada o los siniestros referidos puede ser la antigüedad requerida menor a la ordinaria, pero siempre teniendo como característica esencial de la jubilación el ser un derecho generado por antigüedad al servicio del patrón.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

OCTAVA: Otro supuesto para otorgar la jubilación se da cuando se pacta como supuesto para tal derecho la edad avanzada del trabajador, conjuntamente con el esencial requisito de la antigüedad que estos casos puede ser inferior a la ordinaria; pero tal protección para el trabajador en edad avanzada puede dar lugar a que se pacten cláusulas en los contratos de trabajo donde se establezca alguna edad límite para el trabajo y que incluso el patrón esté en posibilidad de jubilar a un trabajador por edad avanzada si reúne por lo menos el mínimo de antigüedad y el máximo de edad requeridos, aún contra la voluntad del trabajador, lo que en todo caso y aún cuando se haya pactado tal posibilidad en el contrato de trabajo, si el patrón no acredita que el trabajador en edad avanzada ya no es productivo y el trabajo está lesionando cada vez más su salud, la jubilación otorgada por decisión del patrón es violatoria del artículo 5° Constitucional, máxime si ésta se otorga en contra de la voluntad del trabajador, atento a que nadie puede ser obligado a ejercer sus derechos en contra de sus intereses.

NOVENA: Otros supuestos que pueden pactarse entre los patrones y sus trabajadores para el otorgamiento de una jubilación de las denominadas como "anticipadas", son en los casos de incapacidad profesional y en los casos de invalidez, en ambos supuestos, junto con el respectivo siniestro, suele pactarse el requisito de la antigüedad, inferior en estos supuestos al de la jubilación ordinaria, pero siempre teniendo tal requisito como el esencial para ser considerada tal prestación como una jubilación.

DÉCIMA: La jubilación es un derecho que nace primordialmente de la antigüedad en el trabajo, y por lo tanto es imprescriptible, lo anterior tomando en cuenta que la antigüedad intrínsecamente no es un derecho, sino un hecho que tiene un principio que es la fecha en que el trabajador comenzó a prestar los servicios, que va aumentando con los días que continuamente siga prestando servicios al patrón, y que tiene también un fin que es la fecha de retiro del trabajador, en la que deja de aumentar su antigüedad, de ahí su carácter imprescriptible, pero también lo es por ser la jubilación una prestación de

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

tracto sucesivo, que nace día con día durante toda la vida del trabajador retirado y con derecho a la jubilación, su cumplimiento y correspondiente pago no se extinguen en forma inmediata en una sola vista, sino que su cumplimiento debe ser periódico y permanente, lo que hace que por esta característica de la jubilación de ser de tracto sucesivo, que sea imprescriptible; y en todo caso lo que sí prescriben en un año, conforme al artículo 516 de la Ley Federal del Trabajo, son las acciones que nacen del derecho de jubilación, por lo que, si transcurrió un año o más de que se retiró de las labores el trabajador con derecho al beneficio jubilatorio, tiene derecho a reclamar en cualquier tiempo el otorgamiento de su jubilación y el pago de las pensiones adeudadas con anterioridad a un año de la fecha en que presente su demanda, o el pago de las diferencias cuando el patrón paga una cantidad inferior, así como las posteriores que en ambos supuestos se sigan generando, pero no las anteriores que hayan excedido del término de un año señalado en la Ley; por lo tanto el trabajador puede ejercitar su derecho a la jubilación en el momento en que lo desee, independientemente de que se encuentre trabajando para el patrón o haya sido separado del servicio por cualquier causa, ni del tiempo en este último supuesto que lleve separado del servicio, pues es un derecho adquirido por antigüedad y no por terminación o rescisión de la relación de trabajo.

DÉCIMA PRIMERA: Asimismo, el hecho de que un trabajador haya sido retirado del trabajo por jubilación no implica que deje de pertenecer al sindicato de los trabajadores que pactó el contrato de trabajo con su patrón, pues las causas para dejar de pertenecer al sindicato son distintas de la terminación de la relación de trabajo por jubilación, pues en todo caso sólo deja de pertenecer al sindicato por renuncia, muerte o expulsión.

DÉCIMA SEGUNDA: En nuestro derecho del trabajo es posible que un trabajador que es jubilado por un determinado patrón pueda laborar y recibir un salario por parte de otro patrón distinto, o bien recibir alguna pensión por incapacidad, invalidez o edad avanzada de los organismos de seguridad social, sin que sean afectados estos

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

derechos, por ser la jubilación un derecho adquirido por la antigüedad al servicio de un determinado patrón, y una obligación directa del patrón que así lo pactó con sus trabajadores, y por lo tanto la jubilación es de causas y naturaleza distintas a las referidas pensiones de seguridad social y a cualquier otra relación de trabajo.

DÉCIMA TERCERA: La jubilación se diferencia del seguro de riesgos de trabajo, primero porque la jubilación se origina al ser pactada entre el patrón y sus trabajadores en el Contrato Colectivo de Trabajo, mientras el seguro de riesgos de trabajo tiene su origen en el artículo 123 Constitucional y en la Ley reglamentaria; la jubilación es una obligación a cargo del patrón y le corresponde a éste su pago, mientras la pensión por incapacidad permanente, parcial o total, debe pagarla el Instituto Mexicano del Seguro Social o conforme a su Ley actual la institución de seguros que elija el asegurado; y la jubilación necesariamente se otorga cuando el trabajador tiene una determinada antigüedad al servicio de su patrón, y aunque suele pactarse en algunos casos el derecho a la jubilación por riesgo profesional, reduciéndose considerablemente por este motivo la antigüedad requerida para el disfrute de la jubilación, sigue siendo la jubilación un derecho adquirido primordialmente por antigüedad al servicio del patrón, en tanto que el seguro de riesgos de trabajo debe otorgarse al trabajador asegurado que ha sufrido algún riesgo profesional, independientemente de su antigüedad en el trabajo, e inclusive independientemente del número de cotizaciones que tenga reconocidas ante el Instituto, que puede ser de 52 semanas o inclusive las que tenga al momento del siniestro.

DÉCIMA CUARTA: La jubilación es también diferente de la pensión por invalidez que otorga el Instituto Mexicano del Seguro Social, en cuanto a su origen, contractual en la jubilación, y esencialmente del artículo 123 constitucional y de la Ley reglamentaria para la pensión por invalidez; la jubilación es una obligación patronal mientras la pensión por invalidez corre a cargo del Instituto Mexicano del Seguro Social o según su Ley actual de las instituciones de seguros a elección del trabajador respecto del pago; y también es la jubilación un derecho adquirido esencialmente por antigüedad, aunque puede pactarse también, al igual que en los casos de riesgos profesionales, el

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

derecho a la jubilación anticipada por estado de invalidez, el requisito de la antigüedad para la jubilación puede reducirse pero no deja de tener importancia para el otorgamiento de esta prestación a cargo del patrón, a diferencia de la pensión por invalidez que se otorga cuando el asegurado que tiene un mínimo de cotizaciones ante el Instituto señaladas en la Ley, sufre de un accidente o enfermedad del orden general que le impide obtener una remuneración determinada en la misma Ley independientemente de sus años de servicio.

DÉCIMA QUINTA: Las pensiones del seguro de retiro, que comprenden pensiones por cesantía en edad avanzada y por vejez son también diferentes de la jubilación, en cuanto a su origen que para la jubilación es contractual, y tanto para la pensión por cesantía en edad avanzada como para la pensión por vejez es legal derivada del mandato constitucional que contempla el derecho a la seguridad social; también en cuanto a que la jubilación es obligación patronal y las pensiones por cesantía en edad avanzada y por vejez son obligaciones a cargo del Instituto o bien de la Institución de seguros que elija el trabajador, o incluso de la Administradora de Fondos para el Retiro, según se trate del régimen de la Ley anterior o de la actual para el Seguro Social; y también porque la jubilación se genera por antigüedad en el trabajo, y las pensiones del seguro de retiro se generan por la edad misma del trabajador, en razón de 60 años para la cesantía en edad avanzada y 65 para la vejez, además de cierto número de cotizaciones ante el Instituto y que se encuentren los asegurados al momento de recibir cualquiera de estas pensiones sin trabajo remunerado.

DÉCIMA SEXTA: Los ferrocarriles en México, desde su creación han operado la mayor parte de su existencia en crisis, debido principalmente a que entre sus vicios de origen está el que nuestras grandes troncales ferroviarias fueran concebidas no para servir a México, sino para servir a intereses extraños, que el capital extranjero, principalmente norteamericano, construyó como una extensión de sus líneas ferroviarias y que convirtió a nuestros ferrocarriles en verdaderas rutas de saqueo de nuestras riquezas y recursos naturales, empobreciendo cada vez más a nuestro país y generando

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

cada vez mayor dependencia de nuestra economía hacia el capital norteamericano; ocasionando con esto y también con una total falta de planeación de las líneas mexicanas que imposibilitó que se unieran los centros de producción con los de población y de consumo, el que las líneas mexicanas, mal trazadas y discordantes con los intereses nacionales, dejaron grandes zonas productivas de nuestro territorio incomunicadas; así como también el que los Gobiernos desde la primera mitad del siglo XX dejaron de interesarse por la construcción de nuevas rutas ferroviarias, exagerando desmedidamente el interés por las carreteras que es mucho más costoso, en detrimento de los ferrocarriles, y además del ancestral problema de la pésima regulación tarifaria que siempre operó bajo el absurdo criterio de subsidiar el flete de los grandes consorcios, principalmente mineros, en detrimento de las finanzas de los propios ferrocarriles, y encareciendo a cambio el transporte de los productos básicos para la alimentación del pueblo de México, entre otros vicios, que hicieron que los ferrocarriles comúnmente operaran con déficit.

DÉCIMA SÉPTIMA: Es necesario reconocer que el sistema de autotransporte es sumamente caro respecto al ferroviario y esto es lo que inhibe el desarrollo industrial; no se necesita ser experto para ver las ventajas del ferrocarril sobre el transporte carretero para promover el desarrollo industrial, de la agricultura y de todas las actividades productivas, cuando un solo tren con tres o cuatro locomotoras y con un personal muy reducido puede arrastrar más de cien carros con cientos y hasta miles de toneladas de flete, y que el mismo flete transportado por carretera requiere de más de doscientos trailers con un personal muy numeroso y miles de litros de combustible, además del desgaste de caminos y llantas, y los gastos en innumerables refacciones. El impulso industrial de un país debe darse promoviendo el transporte de la producción primariamente por ferrocarril por las poderosas razones económicas que representa, y después complementarse con el autotransporte, y no a la inversa como ha ocurrido en México.

DÉCIMA OCTAVA: No es entregando los ferrocarriles a la iniciativa privada, como se va a resolver el viejo problema de los ferrocarriles mexicanos, y la

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

mejor prueba de ello es que las nuevas Empresas ferroviarias, que comenzaron a funcionar desde los años 1997, 1998 y 1999 se encuentran también actualmente en crisis; la crisis de los ferrocarriles mexicanos, sean administrados por organismos descentralizados o por la iniciativa privada, sólo puede ser superada cuando se corrijan los viejos vicios de origen, se impulse la construcción de nuevas rutas que unan centros de producción con los de población, distribución y consumo, se regule el sistema de tarifas de manera congruente con los gastos de explotación a fin de que puedan reportar utilidades, se impulse la construcción de carros y coches ferroviarios en México, y con ello se debe buscar también eliminar las costosas rentas de equipo ferroviario del exterior, buscar la manera de iniciar la construcción de locomotoras en México para dejar de depender del mercado norteamericano, y sobre todo que se reconozca la importancia que los ferrocarriles tienen en el desarrollo económico de cualquier país, pues de otro modo nuestro desarrollo industrial seguirá estancado, y nuestra economía seguirá siendo cada vez más dependiente del capital extranjero.

DÉCIMA NOVENA: Como consecuencia de que los ferrocarriles, a pesar de sus vicios de origen, constituyen no obstante el fundamental medio de transporte para la producción nacional, las huelgas de los ferrocarrileros sin duda alteraban la estructura política y económica del país, ese puede ser el principal motivo por el que los movimientos obreros ferrocarrileros fueron comúnmente reprimidos, muchas veces con inusitada ferocidad por la fuerza pública a lo largo de la historia del movimiento obrero en México; no obstante los ferrocarrileros llegaron a formar la organización obrera más combativa de México, dirigiendo el movimiento obrero independiente; su Contrato Colectivo de Trabajo sin duda llegó a ser en un tiempo el más grande de los celebrados en nuestro país, y sus derechos pactados en él lo hicieron también uno de los más avanzados de América. El derecho de jubilación de los ferroviarios fue también el primero que se pactó para los trabajadores particulares de México, sin duda una conquista sindical de los ferroviarios, como otras más que consiguieron por medio de sus movimientos obreros, y que motivó también a que su Sindicato fuera el primero en ser mediatizado por las empresas y con el apoyo del Gobierno Federal, por medio de la

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

práctica de intromisión gubernamental en la vida interna del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, iniciada en 1948 y conocida como "charrismo sindical", que desnaturalizó la actividad sindical de los rieleros.

VIGÉSIMA: Ante un Sindicato controlado ilegalmente por intromisión del Gobierno Federal, del capital y los dirigentes sindicales espurios, y con los trabajadores ferroviarios divididos, desorganizados y temerosos de la ancestral represión, no representaron ninguna oposición considerable para que fueran violados sus derechos laborales con relativa facilidad, desde el año de 1997 y hasta 1999, en el más grotesco despido masivo de que tenga registro la historia de México, disfrazado en términos de legalidad, en el que los ferrocarrileros fueron obligados a rescindir y terminar sus contratos de trabajo, unos al ser obligados a firmar contra su voluntad las "renuncias voluntarias" que contenían sus recibos finiquitos, y otros al ser obligados a recibir su jubilación, es decir, que fueron obligados a ejercer su derecho de jubilación contra su voluntad; a fin de poder extinguir al organismo público descentralizado de los Ferrocarriles Nacionales de México, concesionar vía la licitación pública el servicio ferroviario y entregarlo así a la iniciativa privada; desde luego sin trabajadores, a fin de pactar nuevos Contratos de Trabajo que no son ni la sombra del Contrato Colectivo de Trabajo que el Sindicato de los ferrocarrileros tuvo pactado con los Ferrocarriles Nacionales de México, y que ya no contemplan el derecho de los rieleros a la jubilación, por lo que corresponde a las nuevas generaciones de ferrocarrileros luchar por que nuevamente puedan conquistar este derecho arrebatado por la burguesía, y a los jubilados defender este derecho que tienen todavía de gozar de seguridad económica en su vejez.

VIGÉSIMA PRIMERA: En el Contrato Colectivo de Trabajo celebrado entre la Empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México y el Sindicato de sus trabajadores, se pactó que fuera el trabajador quien solicite su jubilación al reunir los requisitos para tener derecho a la misma; quedando establecido que las jubilaciones que otorgó la paraestatal eran un derecho que correspondía ejercer a los trabajadores al

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

reunir los requisitos, y por lo tanto era potestativo del trabajador que reunía los requisitos para ser jubilado, el solicitar su jubilación o continuar trabajando, pues en el Contrato Colectivo de Trabajo no se pactaron nunca límites máximos de edad o de tiempo de servicios para que el trabajador continuara laborando para la Empresa y para que después de llegar el trabajador a dichos límites tuviera la paraestatal el derecho a jubilarlo, acorde esto con su garantía constitucional de libertad de trabajo; por lo tanto el requisito de que el Sindicato exhibiera a la Empresa una "lista única" con los solicitantes de jubilación que a juicio del organismo obrero tuvieran derecho a la pensión, y que venía contemplado en el pacto colectivo, resultaba violatorio de sus derechos laborales, por ser la jubilación una prestación que otorga la Empresa a sus trabajadores que tienen y ejercen tal derecho, y por lo tanto consideramos que no debían ni deben requerir ser propuestos por el Sindicato.

VIGÉSIMA SEGUNDA: En las últimas contrataciones colectivas se logró pactar que una vez que los trabajadores disfrutaran de la pensión jubilatoria, en ningún caso podrían regresar al servicio a ocupar puestos de escalafón, disposición que jurídicamente consideramos lógica y congruente con la naturaleza de la pensión de jubilación que debe otorgarse cuando el trabajador se encuentre retirado, y por lo tanto sin recibir ya de la Empresa el salario por su trabajo; es decir, que no puede un trabajador seguir activo cobrando un salario y a la vez cobrando su jubilación, por ser ésta última para el retiro de las labores de la Empresa.

VIGÉSIMA TERCERA: Los beneficios adicionales para los jubilados, pactados en su mayoría desde las primeras contrataciones colectivas, tales como la creación de cooperativas de producción o consumo para los jubilados, administradas por el Sindicato, el pago de ayudas económicas para los jubilados, tales como ayuda de renta, ayuda para la compra de artículos de la canasta básica y un aguinaldo anual pagadero antes del 20 de diciembre, en razón del importe de 15 días de la pensión por jubilación, y el pago de una indemnización para los familiares al fallecer un jubilado, aunque indudablemente representan beneficios, también es cierto que estas prestaciones se

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

volvieron con el tiempo en meramente simbólicas; respecto de las cooperativas, porque que éstas quebraban debido a los malos manejos de los "líderes" sindicales espurios; y respecto de las prestaciones accesorias de carácter económico, porque las crisis económicas y la intención de Empresa y Sindicato en no incrementar dichas prestaciones dejaron el monto de las ayudas económicas y las indemnizaciones como simbólicas y por lo tanto insuficientes para atender las necesidades de los jubilados y en su caso de los familiares de éstos, desvirtuando los principios que les dieron origen y por las que fueron pactadas.

VIGÉSIMA CUARTA: Desde los primeros pactos colectivos se contempló la posibilidad de que las jubilaciones que la paraestatal otorgue a sus trabajadores sean canceladas, en los casos de delitos comprobados en contra de la Empresa, o por dedicarse a actividades que física o económicamente perjudiquen a la empresa, con excepción de las actividades sindicales. La medida, que pudo ser tal vez motivada en cuanto a que se procurara alguna consideración o lealtad por parte de los jubilados hacia la Empresa que paga sus pensiones y por ende su seguridad económica como retirados del servicio activo, consideramos que es violatoria de los derechos de los jubilados, en cuanto a que la Empresa unilateralmente pueda decidir dejar de pagar las pensiones a que está obligada y que son un derecho adquirido por los jubilados, derivado de su antigüedad al servicio de la paraestatal, un derecho que como todos los derechos del trabajo es irrenunciable.

VIGÉSIMA QUINTA: Los requisitos establecidos en el Contrato Colectivo de Trabajo para que la Empresa Ferrocarriles Nacionales de México otorgara jubilaciones a sus trabajadores, fueron establecidos en base a tres supuestos básicos, el primero por edad avanzada y con cierta antigüedad, cuando el trabajador hubiera cumplido 60 años de edad y tuviera por lo menos 15 años de servicios efectivos en la paraestatal; el segundo supuesto corresponde a la llamada jubilación ordinaria, requiriéndose un mínimo de 30 años de servicios efectivos en la Empresa para los varones y 25 años para las mujeres, independientemente de la edad de los trabajadores;

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

el tercer supuesto corresponde a la denominada jubilación por incapacidad, debiendo otorgarse ésta cuando exista incapacidad para continuar en servicio a causa de accidente, enfermedad o agotamiento físico incurables debidamente comprobados, además del requisito menor de antigüedad, que en este caso es de 15 años, o incluso menor con derecho a una jubilación proporcional cuando el trabajador tuviera menos de 15 pero más de 10 años de servicios; incluso si el trabajador no podía ocupar un puesto compatible a su incapacidad y tenía más de ocho años de servicios, adquiría ya el derecho a la jubilación. Otros tres supuestos contemplados en el Contrato Colectivo para el otorgamiento de la jubilación eran: en los casos de despido que por negligencia del trabajador ocasionara perjuicios materiales en la Empresa o comprometiera la seguridad del centro de trabajo, si contara con los requisitos contractuales para el beneficio jubilatorio, o incluso contara con una antigüedad mínima de quince años para una jubilación proporcional; otro más fue el caso de despido por ausencia en el trabajo por más de tres meses a consecuencia de la prisión por sentencia condenatoria por delitos imprudenciales relacionados con el servicio, si el trabajador tenía 20 años o más de servicio, y obtenía una jubilación proporcional a su antigüedad; y el otro supuesto fue el destinado únicamente a trabajadoras de la rama de coches dormitorio y conexos, que podían obtener tal beneficio al cumplir 55 años de edad si tenían por lo menos 15 años de servicios. Consideramos en cierta medida congruentes tales situaciones para el otorgamiento de la jubilación, en tanto atiende en todos los casos la antigüedad del trabajador como una de las condiciones para adquirir el derecho al beneficio jubilatorio, incluso reconociendo la antigüedad como una situación distinta de la causal de despido como en el supuesto de la negligencia, también como un beneficio mayor en el supuesto de la comisión de delitos imprudenciales; pero que el caso de las jubiladas de la rama de coches dormitorio representa un privilegio desigual respecto de las demás trabajadoras de la paruestatal por la forma en que quedó esta prestación pactada.

VIGÉSIMA SEXTA: Un problema para los ferrocarrileros con derecho a la jubilación por incapacidad, es que de la forma como quedó pactada esta prestación, el trabajador debe acreditar que independientemente de la causa que originó la separación

del empleo, al momento de separarse ya existía incapacidad por algún padecimiento o padecimientos y que éstos le impedian y le impiden continuar laborando; por lo que al acudir en juicio laboral, el trabajador tiene una pesada carga probatoria al tener que acreditar tal supuesto, considerando que en este caso no se le libera de carga probatoria y además el medio de prueba idóneo, la pericial médica, si bien puede aportar elementos que den la convicción en el juzgador de que un trabajador ferrocarrilero presenta o no ciertos padecimientos, el carácter profesional o no de éstos, la relación que puede existir o no de dichos padecimientos con las labores desempeñadas y su grado de incapacidad profesional o en todo caso si existe o no estado de invalidez, no puede en cambio retrotraerse históricamente para determinar la fecha, años atrás, de cuando comenzó a padecer sus malestares, ni si entonces ya no podía desarrollar sus labores en la Empresa a consecuencia de su patología, pues tal supuesto escapa de los alcances científicos susceptibles de ser acreditados por medio de dicha probanza; aunque en el caso de la incapacidad profesional, en todo caso consideramos de justicia hacia estos trabajadores el que el juzgador al momento de valorar las pruebas, deba considerar si de las periciales médicas se deduce la relación causa-efecto entre los padecimientos del orden profesional y el ambiente laboral a que estuvo expuesto mientras laboró para el organismo descentralizado, pues de ser así puede existir la presunción a favor del trabajador de que los padecimientos los adquirió trabajando para la entidad pública descentralizada, y que de igual modo adquirió el grado de incapacidad durante o como consecuencia de las labores, independientemente de requerir adminicular esta prueba con otras diversas si éstas existen y se ofrecen en juicio, tales como documentales con antecedentes clínicos de los mismos padecimientos que ya presentaba cuando laboraba, y tener así una presunción más sólida y favorable al trabajador, que haga posible el otorgamiento de su jubilación por incapacidad.

VIGÉSIMA SÉPIMA: A pesar de que al personal de confianza le eran también aplicables las disposiciones del Contrato Colectivo de Trabajo por disposición expresa del artículo 184 de la Ley Federal del Trabajo, la normatividad creada unilateralmente por la Empresa sin aprobación del Consejo de Administración del

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Organismo para jubilar a sus trabajadores de confianza siguió aplicándose hasta haber jubilado a todo su personal en 1999; el problema de la contradicción de estas normas con el Contrato Colectivo de Trabajo fue aparentemente superado cuando en 1996 se adicionó una cláusula en el pacto colectivo, la 9, que dispuso que las disposiciones del Contrato Colectivo no eran aplicables al personal de confianza, jubilando la Empresa a sus trabajadores de confianza en términos de su normatividad creada en 1987. el contenido de dicha normatividad es muy similar a las referentes a la jubilación contempladas en el Contrato Colectivo de Trabajo, con diferencias esenciales sólo en cuanto a la forma de calcular el monto de las pensiones y sin comprender el requisito de la "lista única". Se establecieron prácticamente los mismos requisitos de edad, tiempo de servicios, estado de incapacidad o de invalidez para el derecho al disfrute de la jubilación, y comprendió también la posibilidad de que la Empresa cancele las jubilaciones por la comisión de delitos o actos que perjudiquen a la Empresa, medida que ha sido utilizada unilateralmente por la paraestatal para amedrentar a los jubilados de confianza que demandan al organismo por inconformidades relativas al pago de suspensiones, cancelando éstas para obligar al jubilado a desistirse de sus acciones intentadas ante la Junta de Conciliación y Arbitraje; práctica muy frecuente todavía en la actualidad que consideramos un ataque descarado a los derechos de los trabajadores y una violación a su derecho de acudir a los tribunales del trabajo a demandar justicia, contemplada en el artículo 17 de la Constitución Federal de la República.

VIGÉSIMA OCTAVA: Con motivo de la incorporación de los ferrocarrileros al Instituto Mexicano del Seguro Social a partir del 1° de enero de 1982, en que los ferrocarrileros fueron inscritos hasta con 150 semanas de cotización cubiertas por la empresa, obligándose la Empresa a cubrir el total de la cuota obrera, además de obligarse a cubrir el total del seguro de continuación voluntaria de los jubilados hasta que cumplieran la edad de 60 años, y de cubrir las diferencias de las prestaciones que otorgaba la Empresa cuando éstas fueran superiores a las contempladas en la Ley del Seguro Social; la Empresa pretendió evitar el pago de las jubilaciones, cubriendo sólo la diferencia de la pensión de jubilación si el trabajador gozara de alguna pensión que por

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

incapacidad permanente, invalidez, cesantía en edad avanzada o vejez que le hubiera otorgado el Instituto Mexicano del Seguro Social, lo que motivó numerosos juicios ante la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, ante la evidente violación de los derechos de los ferrocarrileros por parte de la Empresa que pretendía equiparar dos tipos de pensiones que por su naturaleza son completamente distintas y ambas pueden coexistir.

VIGÉSIMA NOVENA: Otro problema que surgió de la incorporación de los ferroviarios al Instituto Mexicano del Seguro Social es el de los trabajadores que fueron jubilados antes de la incorporación en 1982, en que la Empresa sólo cubrió seguros facultativos para que éstos jubilados tuvieran asistencia médica, pero no una pensión por invalidez, cesantía en edad avanzada o vejez, ni sus familiares tuvieran derecho al seguro por muerte, problema que subsiste hasta la actualidad y que al no haberse tomado ninguna medida para que estos jubilados pudieran tener derecho a todos los beneficios de la seguridad social, en fechas recientes ha sido el Poder Legislativo de la Unión, el que ha manifestado su interés en este problema destinando anualmente partidas del presupuesto para la Inscripción de éstos jubilados ante el Instituto Mexicano del Seguro Social, partidas que sin embargo han resultado insuficientes y que han tenido que quedar limitadas en forma de pago único para los ferrocarrileros jubilados antes de 1982; y más recientemente fuera incluido un artículo Transitorio en la Ley del Seguro Social, con motivo de las adiciones y reformas a dicha Ley, publicadas en el Diario Oficial de la Federación el día 20 de diciembre de 2001, en el que se reconoce a los ferrocarrileros jubilados antes de 1982 su calidad de pensionados, destinando partidas para cubrir sus pensiones, aunque en cantidades inferiores a las pensiones del seguro de retiro que otorga el Instituto Mexicano del Seguro Social, y con el problema de que al no contar éstos jubilados con las cotizaciones necesarias ante el Instituto, en caso de muerte no pueden derivarse a favor de sus beneficiarios pensiones de orfandad ni de viudez; sin embargo consideramos como un importante precedente el que el Poder Legislativo corrigiera la deficiencia en beneficio de los ferrocarrileros jubilados, luego de que ni la Empresa ni el Sindicato dominado por "líderes" espurios, hicieran absolutamente nada por corregir tal deficiencia.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

TRIGÉSIMA: Con motivo de que la Empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México celebrara con el Sindicato de sus trabajadores dos convenios en octubre de 1991, se creó un "programa de retiro voluntario" en el que se redujo el tiempo mínimo de servicios para obtener el beneficio de la jubilación, quedando a partir de entonces en 25 años para los varones y 20 para las mujeres, o bien serían indemnizados si no alcanzaban este requisito mínimo de antigüedad, además de que la plaza era suprimida; sin embargo, en dichos convenios de 1991 se equiparó las figuras de la jubilación y la indemnización, de manera que la Empresa desde entonces sólo otorgó jubilaciones si reunían los requisitos, y en caso contrario indemnizaba a su personal, según el convenio, con el importe de 4 meses de salario más 30 días de salario por cada año de servicios; pero no otorgó ambas, bajo el argumento de que ambas prestaciones se excluían. Consideramos tal criterio como infundado atento a que la jubilación y la indemnización, extralegal y extracontractual en este caso concreto, son prestaciones de naturaleza jurídica diferente y por lo tanto no pueden equipararse ni excluirse mutuamente, pues la jubilación es una prestación de tracto sucesivo generada por antigüedad en el servicio, y que tiene como fin asegurar la subsistencia del jubilado para los últimos años de su vida, mientras la indemnización es una prestación pagadera en una sola vista que se genera por el hecho mismo de dar por terminada una relación de trabajo, y aunque se cuantifica en base a los años de servicio, no se genera por antigüedad, pues se tiene derecho a ésta independientemente de los años de servicio, los que sólo pueden influir, en estos casos, para obtener una mayor o menor remuneración, y tiene como fin el ser más un reconocimiento por haber servido en la Empresa que para asegurar la subsistencia para años de retiro, pues la naturaleza de la indemnización de ser pagada en una sola vista hace que escape de tal propósito; y en consecuencia un trabajador debe tener derecho a ambas.

TRIGÉSIMA PRIMERA: Consideramos que la práctica empleada a partir de 1997, de dar por terminadas las relaciones de trabajo por medio de procedimientos colectivos de naturaleza económica, tramitados ante la Junta Federal de Conciliación y

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Arbitraje, y en los que el Sindicato no defendió los intereses de los trabajadores aceptando por ende las terminaciones contractuales, siendo forzados los trabajadores a ejercer su derecho de jubilación o a ser indemnizados en los términos de los convenios de 1991 que fundaban "el retiro voluntario", han atentado contra los derechos de los trabajadores, atento a que se afectaron sus derechos laborales sin haber sido previamente oídos ni vencidos en juicio, fueron obligados a ejercer un derecho contra su voluntad, el de su jubilación, la Empresa no cubrió todas las prestaciones a que tenían derecho los trabajadores pues o los jubiló o les cubrió la indemnización contractual pero no otorgó ambas prestaciones a pesar de que por su naturaleza los trabajadores tenían derecho a ambas, simuló actos jurídicos con la anuencia de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, al obligar a firmar a los trabajadores sus finiquitos en la Empresa, no en la Junta, para después ser presentado el documento ante la Junta y "ratificado" por el trabajador pero sin su comparecencia física, y además no se acreditó en ningún momento la necesidad de dar por terminadas colectivamente las relaciones de trabajo, y con ellas el Contrato Colectivo de Trabajo que estuvo vigente hasta el año 2000, entre otras muchas irregularidades que se verificaron durante todo el proceso de liquidación de la paraestatal.

TRIGÉSIMA SEGUNDA: Como consecuencia que la Empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México y el Sindicato de sus trabajadores hayan pactado por un lado que las jubilaciones para el personal de escalafón se cuantificarían sobre el 100% del salario integrado y en base al promedio de los salarios, primero del último año de servicios, y en posteriores revisiones, de los últimos tres meses de servicios, y por otro lado que dichas pensiones no deberían rebasar determinada cantidad establecida como tope máximo que resulta notoriamente inferior a las primeras bases señaladas para cuantificar las pensiones, el malestar de los ferrocarrileros jubilados ha sido manifiesto durante años, incluso durante varias generaciones. Consideramos como un perjuicio evidente la aplicación de topes máximos tan minúsculos en el monto de las pensiones, que deje como intrascendentes las reglas de salario integrado y promedio del último tiempo

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

laborado, cuando finalmente la Empresa ha de cubrir cantidades limitadas por los ínfimos topes establecidos en el pacto colectivo.

TRIGÉSIMA TERCERA: En similares condiciones al personal de base jubilado se encuentra el personal de confianza jubilado, a pesar de que la Empresa cuantificó sus pensiones sobre la base de topes cuyo monto de facto resultó siempre superior al establecido en el Contrato Colectivo para el personal de escalafón, topes máximos para jubilaciones que no siempre quedaron establecidos en alguna disposición jurídica, pero que la Empresa de todos modos aplicó, dejando en la práctica a las pensiones de los jubilados del personal de confianza sobre cantidades también reducidas en perjuicio de estos jubilados.

TRIGÉSIMA CUARTA: Consideramos que el hecho de que en el Contrato se Fideicomiso que la Empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México con motivo de su extinción como organismo descentralizado, pactó con Nacional Financiera S.N.C. para que se encargara del pago de las pensiones a los ferrocarrileros jubilados, se haya pactado la posibilidad de que el dinero que constituye el patrimonio fideicomitado pueda ser materia de créditos a favor del Gobierno Federal, afecta la capacidad de pago del Fideicomiso, como de hecho ya comenzó a ocurrir, con motivo del crédito solicitado sobre dichos fondos por el Gobierno del presidente Ernesto Zedillo en 1998, y acelera por lo tanto la intervención del Gobierno Federal para cubrir con dinero de los fondos públicos el pago de las pensiones de jubilación; por lo que resulta conveniente y hasta necesario modificar o suprimir la cláusula del Contrato de Fideicomiso que establece dicha posibilidad de establecer este tipo de créditos con los fondos para el pago de las pensiones, y no se vea afectada en tan poco tiempo la capacidad de pago del fideicomiso.

TRIGÉSIMA QUINTA: El hecho de que en el Contrato Colectivo de Trabajo se haya pactado que el monto de las jubilaciones que otorgue la empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México no debe exceder de la cantidad de \$2,000.00 mensuales, deja como intrascendentes y como letra muerta las bases que sobre el salario

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

se pactaron para cuantificar las pensiones, para pagar una cantidad inferior a cualquier salario que tenían los trabajadores como activos; lesiona además considerablemente los intereses de los jubilados, que tienen que recibir una cantidad sumamente minúscula como pensión que es insuficiente para cubrir sus necesidades y las de sus familias; no proporciona seguridad económica para jubilados que obviamente ya no están en condiciones de trabajar, limitando con esto la justicia social; es una cantidad que por ser desproporcionadamente baja respecto de los salarios que como activos tuvieron los trabajadores, no es congruente con los fines y necesidades que debe cubrir, y además es contradictoria del principio de igualdad, toda vez que al dejar como intrascendentes las bases salariales de su cuantificación por aplicar el minúsculo tope máximo, desatiende también las bases de la igualdad entre los trabajadores que se manifiestan en los salarios por disposición constitucional, bases consistentes en condiciones de trabajo, de eficiencia, tipo de trabajo, puesto desempeñado, jornada y grado de preparación y responsabilidad en el trabajo, y que al ser iguales estas condiciones deben generar un salario igual. Sólo si se cuantifican las jubilaciones sobre alguna proporción de los salarios se respetaría por lo tanto el principio de igualdad, que fue incumplido por la Empresa mediante la aplicación de un tope máximo que por comprender un único y reducido monto no sigue ninguna igualdad entre los ferrocarrileros, sino una grotesca identidad que deja a todos los jubilados en las mismas malas condiciones económicas.

TRIGÉSIMA SEXTA: La mayor causa de descontento entre los ferrocarrileros jubilados no ha sido tanto el tope máximo impuesto a las cuantías de las pensiones, como lo es el hecho de que la Empresa no lo aplicó a todos los jubilados, existiendo por un lado muchos jubilados con pensiones minúsculas cuantificadas con base en el tope máximo contractual, y por otro lado, hay muchos jubilados también con pensiones desproporcionadamente superiores a los máximos pactados; el ejemplo de esto son las descomunales pensiones que lo dirigentes espurios del Sindicato rielero y sus allegados cobran, pensiones que por corrupción fueron estratosféricamente incrementadas y en muchos casos otorgadas sin tener los requisitos mínimos de antigüedad que en su momento se establecieron en el Contrato Colectivo de Trabajo; los

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

mismos ejemplos de corrupción se vieron con los altos funcionarios de la Empresa y con sus más allegados, donde también se cobraron pensiones muy superiores a los máximos topes contractuales, e inclusive sin reunir los requisitos necesarios para obtener el beneficio de la jubilación. Otra razón por la que existen pensiones superiores a los topes máximos, se debe a las resoluciones de las diversas Juntas Especiales de la Federal de Conciliación y Arbitraje, resoluciones emitidas como consecuencia de deficientes defensas de los abogados de la Empresa que imprudencial o intencionalmente, al no invocar o no acreditar la existencia del tope máximo para el pago de las pensiones, llevaron a que se condenara a incrementar las mismas, o bien por convenios celebrados ante la Junta para dar fin a la respectiva controversia, y que motivaron que estos trabajadores que en su tiempo demandaron a la Empresa ahora gocen de pensiones jubilatorias superiores a las cuantificadas conforme al tope máximo contractual.

TRIGÉSIMA SÉPTIMA: El que suscribe el presente trabajo propone, por considerar de justicia social el adicionar el texto del artículo 123 Constitucional, para que se contemple dentro del mismo el derecho de los trabajadores a la jubilación; y como consecuencia, también mediante una adición se contemple tal derecho en la Ley Federal del Trabajo; esto con el fin de asegurar la existencia y permanencia de este derecho en beneficio de los trabajadores que ya lo tienen pactado con sus patrones como una conquista sindical, resultado de sus luchas obreras; porque dicha medida constituiría también un indiscutible beneficio para los demás trabajadores, proporcionándoles seguridad económica para sus años de retiro, después de cumplir con la antigüedad que se requiera en el trabajo, y porque de esta manera, al quedar establecidos en la Ley las condiciones mínimas para la jubilación de los trabajadores, en la contratación colectiva se podrán pactar condiciones superiores a éstas, pero no inferiores; evitando de este modo que en los contratos colectivos de trabajo vuelvan a pactarse topes máximos para las jubilaciones que se paguen, y que sean notoriamente inferiores y desproporcionados con los salarios que como activos tuvieron los trabajadores, como desde 1936 ocurrió con los ferrocarrileros y cuyas consecuencias siguen perjudicando en la actualidad a los

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

jubilados de los Ferrocarriles Nacionales de México. La adición que se propone en el texto del artículo 123 Constitucional quedaría de la siguiente forma:

"ARTÍCULO 123. Toda persona...

A. Entre los obreros, jornaleros, empleados, domésticos, artesanos y de una manera general, todo contrato de trabajo;

I a XXXI...

XXXII. Tendrán los obreros derecho a la jubilación por antigüedad mediante el otorgamiento de una pensión vitalicia mensual. La forma para integrar el fondo para el cumplimiento de esta prestación y los requisitos para que los trabajadores puedan gozar de la misma, así como su cuantía, se determinarán en las leyes."

A su vez, siendo materia propia de las leyes secundarias la regulación de los requisitos para el disfrute de un derecho como el que se propone; el que suscribe propone también la adición en la Ley Federal del Trabajo de un artículo 162 bis, en el capítulo IV, titulado "Derechos de Preferencia, Antigüedad y Ascenso", del Título Cuarto, que trata de los "Derechos y Obligaciones de los Trabajadores y de los Patrones", por tratarse precisamente un derecho de antigüedad de los trabajadores y correlativamente una obligación de los patrones; el texto a proponer es el siguiente:

"ARTÍCULO 162 BIS. Tendrán derecho a la pensión por jubilación los trabajadores con treinta años o más de servicios para un patrón, y las trabajadoras con veintiocho años o más servicios para un patrón, cualquiera que sea su edad.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

El pago de la pensión por jubilación se hará mensualmente, y se cuantificará en razón del cien por ciento del promedio de la cuota diaria que percibió el trabajador durante el último año de servicios, y el trabajador tendrá derecho a percibirlo a partir del día siguiente a aquel en que se retiró del trabajo.

Para el cumplimiento de esta obligación, desde el ingreso de un trabajador a su servicio, los patrones crearán el fondo de jubilaciones con aportaciones en el mismo porcentaje del trabajador y del patrón; el porcentaje será determinado por una comisión integrada únicamente para tal fin por lo menos una vez al año, formada por representantes de los trabajadores y del patrón o patrones. La comisión, tomando en cuenta las condiciones económicas del patrón o patrones y los salarios de los trabajadores, fijará el porcentaje de la cuota obrero patronal para integrar el fondo de jubilaciones, que no podrá ser inferior al 5% de la cuota diaria que perciba el trabajador.

El fondo de jubilaciones puede ser constituido por un patrón o entre varios patrones, entre una o varias empresas o en una misma rama de la industria, y el dinero que lo constituye puede ser invertido, en cuyo caso el patrón tendrá la obligación de que la inversión que elija sea de la mayor seguridad y con el mayor rendimiento posible. El dinero del fondo de jubilaciones no podrá ser destinado para otro fin distinto de los precisados en este artículo.

El otorgamiento de la jubilación a un trabajador implica el retiro de las labores al servicio del patrón que lo jubila, y sólo podrá volver a trabajar para este patrón, suspendiéndose el pago de la pensión jubilatoria por todo el tiempo que subsista la relación de trabajo y el trabajador perciba, por lo tanto el respectivo salario.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Si el trabajador es retirado del servicio por cualquier causa antes de tener la antigüedad necesaria para ser jubilado, le será devuelta y el patrón deberá pagarle su aportación obrera al fondo de jubilaciones, con las ganancias generadas por la misma en caso de haberse invertido, durante el tiempo que el trabajador estuvo aportando al fondo."

TRIGÉSIMA OCTAVA: Ante la omisión que tuvieron los rieleros de luchar mediante el ejercicio de su derecho de huelga por la supresión de las disposiciones contractuales que establecieron el tope máximo para las jubilaciones, por las diversas razones políticas, económicas e históricas que en su tiempo se presentaron; aún cuando actualmente ya no les es posible ejercer este derecho de huelga por no ser trabajadores activos sino jubilados, y por encontrarse la Empresa en liquidación y sin trabajadores activos, sí es posible que el Ejecutivo y el Legislativo Federales, en ejercicio de sus respectivas funciones, autoricen incrementar los fondos del fideicomiso para el pago de las pensiones, y con ello tener ingresos suficientes para incrementar las pensiones en forma tal que, si bien no desaparecerían las desigualdades existentes entre unas pensiones cuantificadas conforme al tope máximo contractual y otras sin haber tenido ningún límite máximo, en cambio sí es posible atenuar tales diferencias, mejorar el nivel económico de estos jubilados y de algún dar respuesta para calmar el enorme descontento existente entre los ferrocarrileros jubilados. Por tal motivo, el que suscribe la presente tesis propone, por considerar de justicia social, que el Ejecutivo y Legislativo Federales, en ejercicio de sus respectivas funciones, establecidas en los artículos 71 y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, tengan a bien establecer en beneficio de los ferrocarrileros jubilados las siguientes medidas: 1.- Es urgente en primer lugar, que ante la posibilidad de incrementar los fondos del fideicomiso para el pago de las pensiones, se establezca alguna prohibición para que se disponga del dinero del fideicomiso para fines distintos de su inversión y del pago de todas las obligaciones a cargo del fideicomiso, esto es, del pago de pensiones, prestaciones accesorias de los jubilados y los honorarios de la fiduciaria; para tal efecto, es necesario realizar una

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

nueva y definitiva modificación al contrato de fideicomiso, a fin de no permitir la celebración de empréstitos con el Gobierno Federal o cualquier otro organismo, y que pongan en riesgo la capacidad de pago del fideicomiso, esto implica la supresión del inciso e) de la Cláusula Cuarta del Contrato modificatorio del fideicomiso FERRONALESJUB, celebrado con fecha 26 de septiembre de 2000, que actualmente contempla esta posibilidad; la supresión que se propone de dicha disposición puede realizarse a partir de que quede establecida la prohibición que se propone mediante decreto. 2.- Propone también otorgar un incremento general a todas las pensiones jubilatorias y que sea superior al contemplado anualmente, verbigracia un 40 o 50% de aumento en las pensiones, de manera que realmente represente la pensión, con un aumento de esta naturaleza, un auténtico mejoramiento del nivel económico de los ferrocarrileros jubilados y que pueda acercarse más al ideal de suficiencia para la vida digna y decorosa a que tienen derecho estos jubilados y sus familias. 3.- Propone también, a fin de atenuar las desigualdades que actualmente existen entre los montos de las pensiones de los ferrocarrileros jubilados con motivo de la aplicación a algunos y la no aplicación a otros del tope máximo contractual para las jubilaciones, dependiendo de los fondos disponibles para incrementar el patrimonio del fideicomiso, establecer un límite mínimo del que ninguna pensión jubilatoria que otorgó la Empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México pueda ser inferior, que puede ser de \$6,000.00 mensuales; esta cantidad propuesta, si bien no elimina las desigualdades existentes entre los pensionados con motivo de la aplicación y no aplicación del tope máximo contractual, sí disminuye estas desigualdades y les brinda a los jubilados un nivel de vida más digno y más decoroso, una seguridad económica más cierta y razonable en los años de su vejez; y se trata además de un beneficio para estos jubilados que puede ser posible y viable, por lo que consideramos incluso necesario y urgente establecer una medida así, por considerar de justicia social el mejorar el nivel de vida de estos ferrocarrileros jubilados.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXOS

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

ANEXO 1

**LA RED FERROVIARIA MEXICANA DE
JURISDICCIÓN FEDERAL (1868-1910)**

ANOS	KILOMETROS CONSTRUIDOS EN EL AÑO	KILOMETROS ACUMULADOS
1868		273
1869	74	347
1872	209	556
1873	16	572
1874	14	586
1875	76	662
1876	4	666
1877	6	672
1878	65	737
1879	144	881
1880	192	1,073
1881	575	1,648
1882	1,922	3,570
1883	1,725	5,295

TESIS CON
VALIA DE ORIGEN

ANOS	KILOMETROS CONTRIBUIDOS EN EL AÑO	KILOMETROS ACUMULADOS
1884	436	5,731
1885	121	5,852
1886	76	5,928
1887	1,738	7,666
1888	29	7,695
1889	599	8,294
1890	1,250	9,544
1891	306	9,850
1892	436	10,286
1893	165	10,451
1894	120	10,571
1895	20	10,591
1896	259	10,850
1897	666	11,516
1898	565	12,081
1899	463	12,544
1900	1,071	13,615
1901	908	14,523
1902	612	15,135
1903	978	16,113
1904	409	16,522
1905	411	16,933
1906	577	17,510
1907	558	18,068
1908	545	18,613

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANOS	KILOMETROS CONSTRUIDOS EN EL AÑO	KILOMETROS ACUMULADOS
1909	429	19,042
1910	238	19,280

Nota: los datos contenidos en esta tabla no incluyen los 4,840 kilómetros de vías férreas de jurisdicción local que existían en 1910, además de excluir los kilómetros de vías correspondientes a los tranvías o trenes urbanos.

FUENTE: Sergio ORTIZ HERNÁN, *Los Ferrocarriles de México, Una Visión Social y Económica*. México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1974. pp. 255-256.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO 2

**FERROCARRILES EN EXPLOTACIÓN DE JURISDICCIÓN FEDERAL
INVENTARIO DE 1910**

FERROCARRILES		LÍNEAS	KILOMETROS
NACIONALES DE MÉXICO (9,277.8 km)	CENTRAL MEXICANO (5,635.3 km)	LÍNEAS PROPIAS	3,387.8
		MEXICANO AL PACÍFICO	164.5
		MONTERREY AL GOLFO	594.8
		PACHUCA - TAMPICO	193.6
		TULA - PACHUCA	70.2
		MÉXICO - CUERNAVACA Y PACÍFICO	291.1
		JIMÉNEZ Y PARRAL	162.7
		LERDO - SAN PEDRO DE LAS COLONIAS	63.6

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FERROCARRILES		LÍNEAS	KILOMETROS
		INDUSTRIALES	9.6
		SAN PEDRO DE LAS COLONIAS - PAREDÓN	294.2
		OCOTLÁN - ATOTONILCO	35.0
		MARFIL - GUANAJUATO	6.4
		CAHUILA AL PACÍFICO	319.5
		SAN BARTOLO - RÍO VERDE	42.3
	NACIONAL MEXICANO (2,717.6 km)	LÍNEAS PROPIAS	2,232.5
		GUANAJUATO - DOLORES - SAN LUIS DE LA PAZ	59.9
		SALAMANCA - SAN JUAN DE LA VEGA	45.0
		SALAMANCA - JARAL	35.3
		COLOMBIA - JARITA	31.5
		HIDALGO Y NORDESTE	248.2
		VANEGAS - CEDRAL Y MATEHUALA	65.2

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FERROCARRILES		LÍNEAS	KILÓMETROS
	VERACRUZ AL	LÍNEAS PROPIAS	420.9
	ISTMÓ (466.8 km)	RAMALES	45.9
	PANAMERICANO	LÍNEAS PROPIAS	458.1
INTERNACIONAL MEXICANO (1,499.7 km)		LÍNEAS PROPIAS	1,456.2
		NOTA DEL CURA Y CARRIZO	43.5
SUD-PACÍFICO DE MÉXICO		LÍNEAS PROPIAS	1,483.7
INTEROCEÁNICO (1,188.7 km)		LÍNEAS PROPIAS	777.8
		PUEBLA - IZÚCAR	76.4
		SAN MARCOS - TECOLUTLA	126.5
		MATAMOROS - TLANCUALPICÁN	40.0
		CUAUTLA - ATENCINGO	67.6
		ORIENTAL MEXICANO	100.4
NOROESTE DE MÉXICO		LÍNEAS PROPIAS	650.1
UNIDOS DE YUCATÁN (620.7 km)		MÉRIDA - PROGRESO	36.4
		MÉRIDA - CAMPECHE	199.2
		MÉRIDA - VALLADOLID Y RAMAL A PROGRESO	240.3
		MÉRIDA - IZAMAL	66.8

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FERROCARRILES	LÍNEAS	KILOMETROS
	MÉRIDA A MUNA Y TICUL	78.0
MEXICANO (516.4 km)	LÍNEAS PROPIAS	470.7
	OMETUSCO - PACHUCA	45.7
DE SONORA*	LÍNEAS PROPIAS	422.3
MEXICANO DEL SUR** (416.9 km)	LÍNEAS PROPIAS	366.6
	TEHUACAN - ESPERANZA	50.3
KANSAS CITY, MÉXICO Y ORIENTE	LÍNEAS PROPIAS	390.6
NACIONAL DE TEHUANTEPEC (343.0 km)	LÍNEAS PROPIAS	304.0
	PASO DE SAN JUAN AL JUILE	28.3
	MINATITLÁN - CARMEN	10.7
MÉRIDA - PETO	LÍNEAS PROPIAS	197.0
COAHUILA Y ZACATECAS (152.9 km)	LÍNEAS PROPIAS	125.4
	ÁVALOS - SAN PEDRO OCAMPO	27.5
MEXICANO DEL NORTE	LÍNEAS PROPIAS	133.3
TLACOTEPEC - HUAJUAPAN DE LEÓN	LÍNEAS PROPIAS	131.1
DE NACOZARI	LÍNEAS PROPIAS	123.5
MICHOACÁN Y PACÍFICO***	LÍNEAS PROPIAS	91.9
PARRAL Y DURANGO	LÍNEAS PROPIAS	86.0
INTERCALIFORNIA	LÍNEAS PROPIAS	83.1

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FERROCARRILES	LÍNEAS	KILÓMETROS
OAXACA – EJUTLA	LÍNEAS PROPIAS	73.6
VERACRUZ – ALVARADO	LÍNEAS PROPIAS	70.4
DE QUINTANA ROO	LÍNEAS PROPIAS	68.8
LINARES – SAN JOSÉ	LÍNEAS PROPIAS	60.2
CAZADERO – SOLÍS	LÍNEAS PROPIAS	60.1
OCCIDENTAL DE MÉXICO	LÍNEAS PROPIAS	60.0
SAN LUIS POTOSÍ – RÍO VERDE	LÍNEAS PROPIAS	60.0
MÉXICO – CHALCO Y RÍO FRÍO	LÍNEAS PROPIAS	53.5
MUÑOZ – CHIGNAHUAPAN	LÍNEAS PROPIAS	53.4
OTROS 45	(CON MENOS DE 45 km DE LÍNEAS CADA UNO)	911.6

* Arrendado al Sud-Pacífico de México.

** Arrendado al Interocéánico.

*** Arrendado a los Ferrocarriles Nacionales de México.

Nota: La longitud total de las vías férreas se refiere a las líneas en explotación en 1910; excluyen los 4,840 kilómetros de vías férreas de jurisdicción local que existían en 1910 y los kilómetros de vías correspondientes a los tranvías o trenes urbanos.

FUENTE: Sergio ORTIZ HERNÁN, *Los Ferrocarriles de México, Una Visión Social y Económica*. México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1974. pp. 260-262.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO 3

EMPRESAS FERROCARRILERAS EN EXPLOTACIÓN EN MÉXICO EN 1964

FERROCARRILES	KILÓMETROS DE VÍA	PORCENTAJE
NACIONALES DE MÉXICO	16,859	71.4
DEL PACÍFICO	2,573	10.9
CHIHUAHUA AL PACÍFICO	1,665	7.0
DEL SURESTE	815	3.5
UNIDOS DE YUCATÁN	674	2.9
SONORA - BAJA CALIFORNIA	601	2.5
COAHUILA Y ZACATECAS	186	0.8
DE NACUZARI	134	0.6
TIJUANA Y TECATE	77	0.3
OCCIDENTAL DE MÉXICO	35	0.1
TOTAL	23,619	100.0

Nota: En 1968 el Ferrocarril de Nacozari se incorporó al Ferrocarril del Pacífico, los Ferrocarriles del Sureste y los Unidos de Yucatán se fusionaron en la empresa Ferrocarriles Unidos del Sureste, S.A. de C.V. En 1970 el Ferrocarril Tijuana y Tecate pasó al dominio de la nación y se incorporó al Ferrocarril Sonora - Baja California, y el Ferrocarril de Coahuila y Zacatecas se incorporó a los Ferrocarriles Nacionales de México. En 1981 las líneas de los Ferrocarriles Unidos del Sureste se incorporaron a los

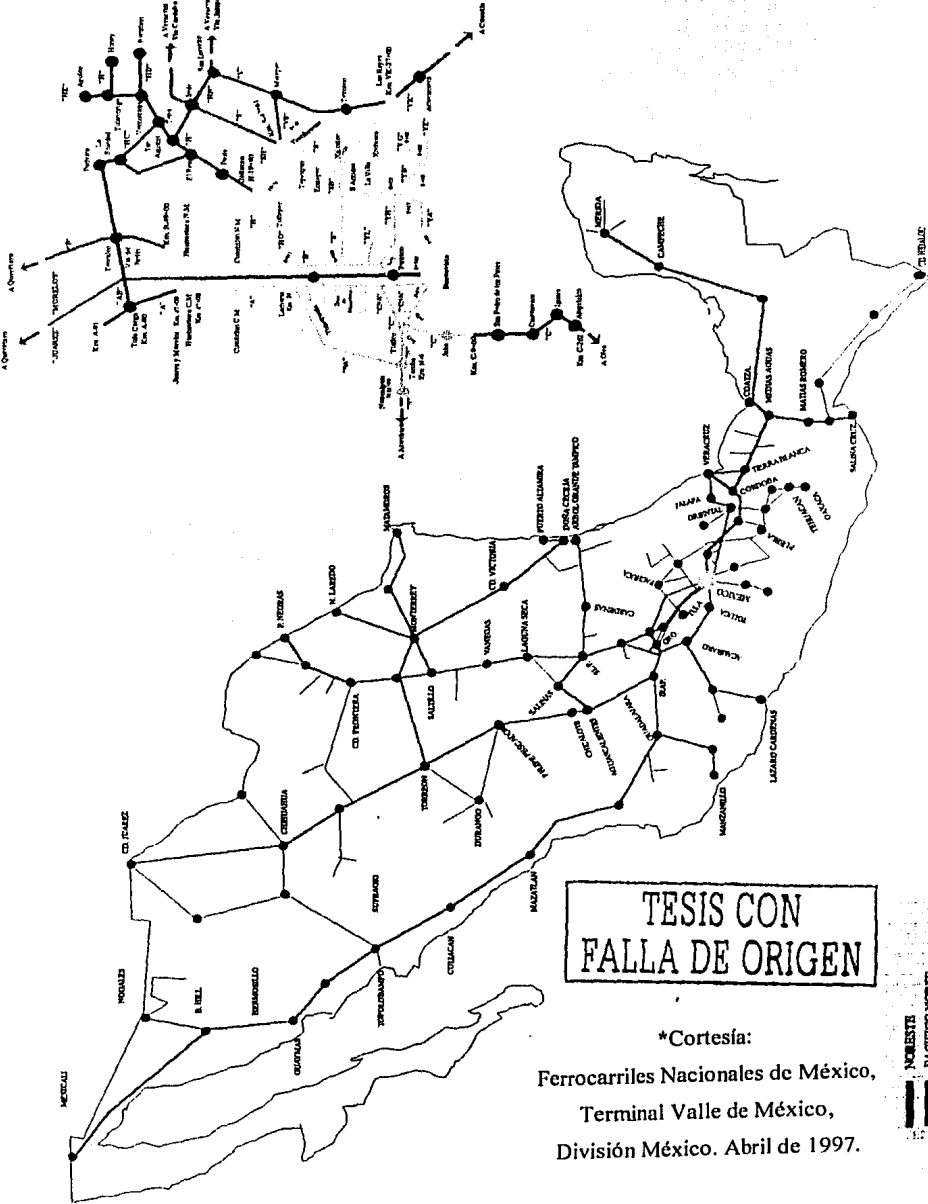
TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Ferrocarriles Nacionales de México. Y en 1986 por decreto del presidente Miguel de la Madrid dio por terminadas anticipadamente las concesiones de las restantes empresas ferrocarrileras para integrar toda la red ferroviaria mexicana a la paraestatal de los Ferrocarriles Nacionales de México.

FUENTE: Sergio ORTIZ HERNÁN, *Los Ferrocarriles de México, Una Visión Social y Económica*. México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1974. p. 228.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO 4 RED DE LOS FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO HASTA 1997*



**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

*Cortesía:
Ferrocarriles Nacionales de México,
Terminal Valle de México,
División México. Abril de 1997.

SISTEMA FERROVIARIO MEXICANO

NOROESTE
 PACIFICO NOROESTE
 SUROESTE
 TERMINAL VALLE DE MEXICO
 LINEAS COSTAS OCEANICAS
 ADMINISTRACION FEDERAL DE VIAL



ANEXO 5

**RESULTADOS DE LOS PROCESOS DE LICITACIÓN DE LAS LÍNEAS DE LOS
FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO A LA INICIATIVA PRIVADA,
DE 1996 A 1999.**

CONCEPTO	LÍNEAS FERROVIARIAS					
	NORESTE	PACIFICO NORTE	COAHUILA DE RANCO	SURESTE	SACAZARI	CHIAPAS MAYAB
CONVOCATORIA	9 de agosto de 1996	7 de marzo de 1997	31 de julio de 1997	18 de febrero de 1998	24 de marzo de 1999	24 de marzo de 1999
GRUPOS PARTICIPANTES	ICA, UP, SBC, TMM, KCS, GM	GFM (GM, ICA, UP)	GM, PEÑOLES, GAN	GAN, PEÑOLES, ILLINOIS, TRIBASA	GM	GM, CIA. DE FC CHIAPAS- MAYAB
GRUPO GANADOR	TMM, KCS	GFM (FERROMEX)	GAN, PEÑOLES	CARSO (FERROSUR)	GM	CIA. DE FC CHIAPAS- MAYAB
OFERTA PRESENTADA (MILLONES DE PESOS)	11,071.9*	4,196.6**	180.0	2,898.0	20.5	141.0

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

CONCEPTO	LINEAS FERROVIARIAS					
	NORESTE	PACIFICO NORTE	COMUELA DURANGO	SURESTE	NACAOZARI	CHIAPAS MAYAB
INVERSIONES PROMETIDAS EN LOS PRÓXIMOS AÑOS***	6,004.9	4,428.0	187.4	1,551.8	315.4	114.8
INICIO DE OPERACIONES	23 de junio de 1997	18 de febrero de 1998	26 de abril de 1998	17 de diciembre de 1998	31 de agosto de 1999	31 de agosto de 1999

* La oferta corresponde al valor del 80% de las acciones de esta empresa.

** En los demás casos, la oferta presentada es por el 100% de las acciones.

*** Inversiones en pesos constantes a diciembre de 1999 (millones e pesos).

Nota: Las empresas participantes en los procesos de licitación fueron Ingenieros Civiles Asociados (ICA), *Union Pacific Railroad* (UP), Transportación Marítima Mexicana (TMM), *Kansas City Southern Industries* (KCS), Grupo México (GM), Peñoles, Triturados Basálticos, S.A. (TRIBASA) y Grupo Acerero del Norte (GAN). La empresa del Ferrocarril del Sureste (FERROSUR) fue adquirida con posterioridad por la empresa CARSO, del grupo de Carlos Slim, la Compañía de Ferrocarriles Chiapas-Mayab es una empresa de la *Genessey and Wyoming*, que opera 24 ferrocarriles en el mundo. Las nuevas empresas ferroviarias son, pues, fusión del capital nacional y extranjero.

Fuente: *La Jornada*, miércoles 20 de diciembre de 2000, pp. 16 y 17.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO 6

**CUANTIFICACIÓN DE LAS PENSIONES POR JUBILACIÓN QUE OTORGÓ
LA EMPRESA DE LOS FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO, Y
MONTOS DESTINADOS PARA SU PAGO, SEGÚN LOS CONTRATOS
COLECTIVOS DE TRABAJO VIGENTES DE 1980 AL AÑO 2000.**

PERIODO CONTRACTUAL	CANTIDAD ANUAL DESTINADA AL PAGO DE JUBILACIONES QUE SE CONCLUYERON EN EL EJERCICIO ANUAL	FORMA DE CALCULAR LA PENSION JUBILATORIA	TOPE MÍNIMO MENSUAL	TOPE MÁXIMO MENSUAL	DISPOSICIONES CONTRACTUALES
1980 - 1982	\$45'000,000 .00	100% del promedio del salario integrado del último año de servicios efectivos, con las limitaciones de los topes.	\$1,250.00	\$5,000.00	Cláusulas 380 - 396 del Contrato Colectivo de Trabajo.**
1982 - 1984	\$130'000,000.00	100% del promedio del salario integrado del último año de servicios efectivos, con las limitaciones de los topes.***	\$1,250.00	\$15,000.00	Cláusulas 380 - 396 del Contrato Colectivo de Trabajo.

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

PERIODO CONTRACTUAL	CANTIDAD ANUAL DESTINADA AL PAGO DE JUBILACIONES QUE SE CONCEDERON EN EL EJERCICIO ANUAL	FORMA DE CALCULAR LA PENSION JUBILATORIA	LOPE MÍNIMO MENSUAL	LOPE MÁXIMO MENSUAL	DISPOSICIONES CONTRACTUALES
1984 - 1986	\$260'000,000.00	100% del promedio del salario integrado del último año de servicios efectivos, con las limitaciones de los topes.	\$1,250.00	\$30,000.00	Cláusulas 380 - 396 del Contrato Colectivo de Trabajo.
1986 - 1988	\$2,200'000,000.00	100% del promedio del salario integrado del último año de servicios efectivos, con las limitaciones de los topes.	\$62,000.00	\$100,000.00	Cláusulas 380 - 396 del Contrato Colectivo de Trabajo.
1988 - 1990	\$6,435'000,000.00	100% del promedio del salario integrado de los últimos tres meses de servicios, con las limitaciones de los topes.	\$240,000.00	\$500,000.00	Cláusulas 380 - 396 del Contrato Colectivo de Trabajo.
1990 - 1992	\$10,000'000,000.00	100% del promedio del salario integrado de los últimos tres meses de servicios, con las limitaciones de los topes.	\$302,400.00	\$735,000.00	Cláusulas 380 - 396 del Contrato Colectivo de Trabajo.
1992 - 1994	N\$20'000,000.00	100% del promedio del salario integrado de los últimos tres meses de servicios, con las limitaciones de los topes.	N\$400.00	N\$958.00	Cláusulas 338 - 353 del Contrato Colectivo de Trabajo.****
1994 - 1996	N\$20'000,000.00	100% del promedio del salario...	N\$454.00	N\$1,086.00	Cláusulas 338 - 353 del Contrato Colectivo de Trabajo.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

PERIODO CONTRACTUAL	CANTIDAD ANUAL DESTINADA AL PAGO DE JUBILACIONES QUE SE CONCLUYERON EN EL EJERCICIO ANUAL	FORMA DE CALCULAR LA PENSION JUBILATORIA	TOPE MÍNIMO MENSUAL	TOPE MÁXIMO MENSUAL	DISPOSICIONES CONTRACTUALES
		integrado de los últimos tres meses de servicios, con las limitaciones de los topes.			
1996 - 1998	\$20'000,000.00	100% del promedio del salario integrado de los últimos tres meses de servicios, con las limitaciones de los topes.	\$836.00	\$1,536.00	Artículos 1 - 27 del Reglamento de Jubilaciones, y Cláusula 36, ambos del Contrato Colectivo de Trabajo.*****
1998 - 2000	\$20'000,000.00	100% del promedio del salario integrado de los últimos tres meses de servicios, con las limitaciones de los topes.	\$1,400.00	\$2,000.00	Artículos 1 - 27 del Reglamento de Jubilaciones, y Cláusula 36, ambos del Contrato Colectivo de Trabajo.*****

* Quedaron incluidos en dichos presupuestos, en todas las revisiones contractuales que se indican, trabajadores que se jubilen por antigüedad, por incapacidad, inclusive los que se jubilen por incapacidad con jubilaciones proporcionales por no reunir los mínimos de antigüedad requeridos, y los trabajadores de confianza.

** La Cláusula 381 contemplaba el presupuesto anual para las pensiones que se concedieron en el período; las cláusulas 384 y 385 contemplaban la forma de calcular las pensiones; la cláusula 386 establecía los topes mínimo y máximo en que se limitaba el monto de las pensiones; este mismo orden guardó el clausulado de las revisiones contractuales posteriores hasta 1992, en que fueron modificadas.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

*** A partir del 27 de septiembre de 1984, se estableció en el segundo párrafo de la cláusula 396, que los futuros aumentos de tipo general al tabulador que se otorgaran en los salarios de los trabajadores en servicio, se harían extensivos al personal jubilado.

**** La Cláusula 339 contemplaba el presupuesto anual para las pensiones que se concedieron en el período; las cláusulas 342 y 343 contemplaban la forma de calcular las pensiones; la cláusula 344 establecía los topes mínimo y máximo en que se limitaba el monto de las pensiones; la cláusula 353, segundo párrafo, contempló que los futuros aumentos de tipo general al tabulador que se otorgaran en los salarios de los trabajadores en servicio, se harían extensivos al personal jubilado; este mismo orden guardó el clausulado de las revisiones contractuales posteriores hasta 1996, en que fue modificado considerablemente el Contrato Colectivo de Trabajo.

***** En esta revisión contractual se modificó el Contrato colectivo de Trabajo, creando varios Reglamentos Técnicos y Administrativos, entre ellos el Reglamento de Jubilaciones, que formaban parte del Contrato Colectivo de Trabajo, dentro de dicho Reglamento de Jubilaciones, el artículo 4 contemplaba el presupuesto anual para las pensiones que se concedieron en el período; los artículos 13 y 14 contemplaban la forma de calcular las pensiones; el artículo 16 establecía los topes mínimo y máximo en que se limitaba el monto de las pensiones; la cláusula 36, segundo párrafo del Contrato Colectivo de Trabajo, contempló que los futuros aumentos de tipo general al tabulador que se otorgaran en los salarios de los trabajadores en servicio, se harían extensivos al personal jubilado; este mismo orden guardó la reglamentación relativa a jubilaciones hasta la última revisión contractual que celebraron la empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, correspondiente al período 1998 - 2000.

***** A partir de esta revisión contractual, la cláusula 36, segundo párrafo del Contrato Colectivo de Trabajo, estableció que a partir del año de 1999, se incrementarían anualmente en el mes de febrero, con efectos a partir del primero del primero de enero del año de que se trate, conforme a la inflación determinada por el índice precios al consumidor dados a conocer por el Banco de México.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Nota: De la tabla anterior se puede advertir una notoria incongruencia entre la cantidad anual de dinero destinada por la Empresa para el pago de las jubilaciones y el pago efectivo de las mismas, incluso atendiendo a las cantidades establecidas como topes para el cálculo de las pensiones. Así tenemos por ejemplo, que en 1998 los \$20'000,000.00 anuales en realidad sólo serían suficientes para cubrir las doce pensiones mensuales del año a tan sólo 833 jubilados a la base del tope máximo de \$2,000.00 mensuales; cuando en realidad en el año de 1998 existían muchos ferrocarrileros jubilados, de manera que de los más de cien mil ferrocarrileros de todo el sistema, más de la mitad eran jubilados o habían sido indemnizados, y para 1999, en que la Empresa dejó de tener trabajadores activos, existían ya 56,372 ferrocarrileros jubilados, muchos de los cuales contaban entonces y cuentan en la actualidad con pensiones muy superiores a las cantidades fijadas como tope máximo. Es evidente que las cantidades pactadas como partidas anuales para el pago de jubilaciones resultaban simbólicas, pues la empresa de hecho cubrió cantidades muy superiores por este concepto, lo que se refuerza con el hecho de que desde 1992 la partida anual pactada, destinada al pago de jubilación no varió ni un centavo, siendo desde entonces los mismos \$20'000,000.00 anuales

Fuente: Contratos Colectivos de Trabajo, correspondientes a los bienes de 1980 – 1982 al de 1998 – 2000.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

BIBLIOGRAFÍA

- ALCALÁ-ZAMORA y CASTILLO, Luis y CABANELLAS de TORRES, Guillermo, *Tratado de Política Laboral y Social*. Buenos Aires, Editorial Heliasta, 1972. Tomo III.
- ALONSO, Antonio, *El Movimiento Ferrocarrilero en México, 1958/1959*. México, Ediciones Era, 1986.
- ALZATI, Servando A, *Historia de la Mexicanización de los Ferrocarriles Nacionales de México*. México, Editorial Beatriz de Silva, 1946.
- BARRIOS, Elías, *El Escuadrón de Hierro*. México, Ediciones de Cultura Popular, 1978.
- BASURTO, Jorge, *El Proletariado Industrial en México, 1850 - 1930*. México, Editorial UNAM, 1975.
- CAMPA SALAZAR, Valentín, *Mi Testimonio, Experiencias de un Comunista Mexicano*. México, Ediciones de Cultura Popular, 1978.
- CEDILLO VÁZQUEZ, Luciano, *¡Váaamos! Luchas, Anécdotas y Problemas de los Ferrocarrileros*. México, Ediciones de Cultura Popular, 1979.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

- COCKCROFT, James D., *Precursores Intelectuales de la Revolución Mexicana (1900-1913)*. México, Editores SEP – Siglo XXI, 1985.
- DE BUEN, Néstor, *Derecho del Trabajo*. México, Editorial Porrúa, 1994. 2 Tomos.
- DE LA CUEVA, Mario, *El Nuevo Derecho Mexicano del Trabajo*. México, Editorial Porrúa, 1999. 2 Tomos.
- FUENTES DÍAZ, Vicente, *El Problema Ferrocarrilero de México*. México, Edición particular, 1951.
- GARCÍA, Rubén, *El Canal de Panamá y el Ferrocarril de Tehuantepec*. México, Edición particular, 1936.
- GILL, Mario, *Los Ferrocarrileros*. México, Editorial Extemporáneos, 1977.
- LEYVA PIÑA, Marco Antonio, *Poder y Dominación en Ferrocarriles Nacionales de México: 1970-1988*. México, Universidad Autónoma Metropolitana, 1995.
- LÓPEZ PARDO, Gustavo, *La Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México*. México, Instituto de Investigaciones Económicas de la UNAM – Ediciones el Caballito, 1997.
- LORÍA, Francisco, *Lo que ha sido y debe ser la Política Ferrocarrilera de México*. México, Tipografía Económica, 1914.
- MARX, Karl y ENGELS Friedrich, *Manifiesto del Partido Comunista*. Moscú, Editorial Progreso, 1990.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

- MIRANDA SERVÍN, Fernando, *La Otra Cara del Líder*. México, Editorial Raza Cero, 1993.
- MORALES, Gudelio, *Tres Años de Lucha Sindical*. México, Edición de los Talleres Linotipográficos Hijos de J. Aguilar Vera., 1931.
- ORTEGA, Max, *Estado y Movimiento Ferrocarrilero 1958 - 1959*. México, Ediciones Quinto Sol, 1988.
- ORTIZ HERNÁN, Sergio, *La Expropiación Ferroviaria del Presidente Cárdenas*. México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1987.
- ORTIZ HERNÁN, Sergio, *Los Ferrocarriles de México, Una Visión Social y Económica*. México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1974.
- ORTIZ HERNÁN, Sergio, *Los Ferrocarriles de México, Una Visión Social y Económica. Tomo II La Rueda Rumorosa*. México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1988.
- PETIT, Eugène, *Tratado Elemental de Derecho Romano*. México, Editorial Porrúa, 1993.
- RODEA, Marcelo N., *Historia del Movimiento Obrero Ferrocarrilero (1890-1943)*. México, Edición particular, 1944.
- SANTOS AZUELA, Héctor, *Elementos de Derecho del Trabajo*. México, Editorial Porrúa, 1994.
- TENA RAMÍREZ, Felipe, *Leyes Fundamentales de México 1808 - 1999*. México, Editorial Porrúa, 1999.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

TRUEBA URBINA, Alberto, *La Primera Constitución Político-Social del Mundo*. México, Editorial Porrúa, 1971.

CONSULTA

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURÍDICAS, *Diccionario Jurídico Mexicano*. México, Editorial Porrúa - UNAM, 1993. 4 Tomos.

OSORIO Y FLORIT, Manuel y Colaboradores, *Enciclopedia Jurídica Omeba*. Buenos Aires, Editorial Priskill, S.A., 1993. Tomo XVII.

SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN, *IUS 2001 (CD-ROM de compilación de jurisprudencia y tesis aisladas)*. México, SCJN, 2000. 2 CD-ROMS.

INTERNET

PÁGINA DE LA COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA,
(<http://www.cfc.gob.mx/>).

PÁGINA DE FERROCARRIL MEXICANO, S.A. DE C.V.,
(<http://www.ferromex.com.mx/>).

PÁGINA DE FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO,
(<http://www.ferronales.gob.mx/>).

PÁGINA DE LA LÍNEA DEL FERRÓCARRIL COAHUILA-DURANGO,
(<http://lfc.d.com.mx/>).

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

PÁGINA DEL SINDICATO DE TRABAJADORES FERROCARRILEROS DE LA REPÚBLICA MEXICANA, (<http://www.sindicato-ferrocarrilero.org.mx/>).

PÁGINA DE LA SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN, (<http://www.scjn.gob.mx>).

PÁGINA DE CONSULTA DEL PERIÓDICO EL ECONOMISTA, (<http://www.economista.com.mx/>).

PÁGINA DE CONSULTA DEL PERIÓDICO EL INFORMADOR (periódico del estado de Jalisco), (<http://www.informador.com.mx/>).

PÁGINA DE CONSULTA DEL PERIÓDICO LA JORNADA, (<http://www.jornada.unam.mx/>).

PÁGINA DE CONSULTA DEL PERIÓDICO PÚBLICO (periódico del estado de Jalisco), (<http://www.publi.com/>).

PÁGINA DE TERMINAL FERROVIARIA DEL VALLE DE MÉXICO, S.A. DE C.V., (<http://www.tfvm.com.mx>).

PÁGINA DE TRANSPORTACIÓN FERROVIARIA MEXICANA, S.A. DE C.V., (<http://www.tfm.com.mx>).

PÁGINA PRINCIPAL DE LA UNAM, (<http://www.unam.mx/>)

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

PÁGINA DE LA UNIVERSIDAD OBRERA DE MÉXICO, (destinada a la educación de los trabajadores para la defensa de sus derechos), (<http://www.uom.edu.mx/>).

NORMATIVIDAD JURÍDICA

AMEZCUA ORNELAS, Norahenid, *Nueva Ley del Seguro Social Comentada*. México, Editorial Sicco, 1999.

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS. México, Editorial Porrúa, 2000.

CONTRATO COLECTIVO DE TRABAJO, para el período 1980–1982, celebrado entre la empresa Ferrocarriles Nacionales de México y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana. México, Edición particular, 1980.

CONTRATO COLECTIVO DE TRABAJO, para el período 1982–1984, celebrado entre la empresa Ferrocarriles Nacionales de México y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana. México, Edición particular, 1982.

CONTRATO COLECTIVO DE TRABAJO, para el período 1984–1986, celebrado entre la empresa Ferrocarriles Nacionales de México y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana. México, Edición particular, 1984.

CONTRATO COLECTIVO DE TRABAJO, para el período 1986–1988, celebrado entre la empresa Ferrocarriles Nacionales de México y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana. México, Edición particular, 1986.

CONTRATO COLECTIVO DE TRABAJO, para el período 1988–1990, celebrado entre la empresa Ferrocarriles Nacionales de México y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana. México, Edición particular, 1988.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

CONTRATO COLECTIVO DE TRABAJO, para el período 1990–1992, celebrado entre la empresa Ferrocarriles Nacionales de México y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana. México, Edición particular, 1990.

CONTRATO COLECTIVO DE TRABAJO, para el periodo 1992–1994, celebrado entre la empresa Ferrocarriles Nacionales de México y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana. México, Edición particular, 1992.

CONTRATO COLECTIVO DE TRABAJO, para el periodo 1994–1996, celebrado entre la empresa Ferrocarriles Nacionales de México y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana. México, Edición particular, 1994.

CONTRATO COLECTIVO DE TRABAJO, para el periodo 1996–1998, celebrado entre la empresa Ferrocarriles Nacionales de México y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana. México, Edición particular, 1996. 3 Cuadernos.

CONTRATO COLECTIVO DE TRABAJO, para el período 1998–2000, celebrado entre la empresa Ferrocarriles Nacionales de México y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana. México, Edición particular, 1998. 3 Cuadernos.

CONTRATO DE FIDEICOMISO CELEBRADO ENTRE FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO Y NACIONAL FINANCIERA, S.N.C. EL 19 DE DICIEMBRE DE 1997. México, Nacional Financiera, S.N.C., Fideicomiso “FERRONALESJUB” Registro Número 5012-6, y también Ferrocarriles Nacionales de México, Gerencia de Asuntos Jurídicos Laborales.

CONVENIO CELEBRADO ENTRE LA EMPRESA FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO Y EL SINDICATO DE TRABAJADORES FERROCARRILEROS

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

DE LA REPÚBLICA MEXICANA EL 15 DE OCTUBRE DE 1991. México, Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, Departamento de análisis y Registro de Contratos Colectivos y Reglamentos Interiores de Trabajo, Expediente CC-2-XVIII-RM.

CONVENIO CELEBRADO ENTRE LA EMPRESA FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO Y EL SINDICATO DE TRABAJADORES FERROCARRILEROS DE LA REPÚBLICA MEXICANA EL 30 DE OCTUBRE DE 1991. México, Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, Departamento de análisis y Registro de Contratos Colectivos y Reglamentos Interiores de Trabajo, Expediente CC-2-XVIII-RM.

CONVENIO GENERAL DE INCORPORACIÓN DE LOS TRABAJADORES DE FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO AL INSTITUTO MEXICANO DEL SEGURO SOCIAL. México, Ferrocarriles Nacionales de México, Gerencia de Asuntos Jurídicos Laborales, 29 de diciembre de 1981.

CONVENIO MODIFICATORIO DEL CONTRATO DE FIDEICOMISO DENOMINADO "FERRONALESJUB", CELEBRADO ENTRE FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO, NACIONAL FINANCIERA S.N.C. Y EL SINDICATO DE TRABAJADORES FERROCARRILEROS DE LA REPÚBLICA MEXICANA EL 26 DE SEPTIEMBRE DE 2000. México, Nacional Financiera, S.N.C., Fideicomiso "FERRONALESJUB" Registro Número 5012-6, y también Ferrocarriles Nacionales de México, Gerencia de Asuntos Jurídicos Laborales.

LAUDO DE FECHA 28 DE MAYO DE 1997, DICTADO PARA RESOLVER EL CONFLICTO ENTRE LA EMPRESA FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO Y EL SINDICATO DE TRABAJADORES FERROCARRILEROS DE

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

LA REPÚBLICA MEXICANA. México, Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, Secretaría Auxiliar de Conflictos Colectivos, Expediente IV-280/97.

LAUDO DE FECHA 19 DE ENERO DE 1998, DICTADO PARA RESOLVER EL CONFLICTO ENTRE LA EMPRESA FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO Y EL SINDICATO DE TRABAJADORES FEROCARRILEROS DE LA REPÚBLICA MEXICANA. México, Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, Secretaría Auxiliar de Conflictos Colectivos, Expediente IV-842/97.

LAUDO DE FECHA 24 DE ABRIL DE 1998, DICTADO PARA RESOLVER EL CONFLICTO ENTRE LA EMPRESA FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO Y EL SINDICATO DE TRABAJADORES FEROCARRILEROS DE LA REPÚBLICA MEXICANA. México, Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, Secretaría Auxiliar de Conflictos Colectivos, Expediente IV-193/98.

LAUDO DE FECHA 11 DE DICIEMBRE DE 1998, DICTADO PARA RESOLVER EL CONFLICTO ENTRE LA EMPRESA FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO Y EL SINDICATO DE TRABAJADORES FEROCARRILEROS DE LA REPÚBLICA MEXICANA. México, Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, Secretaría Auxiliar de Conflictos Colectivos, Expediente IV-786/98.

LAUDO DICTADO POR EL SEÑOR GENERAL DE DIVISIÓN LAZARO CÁRDENAS, NOMBRADO ÁRBITRO POR LA EMPRESA DE LOS FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO Y EL SINDICATO DE TRABAJADORES FEROCARRILEROS DE LA REPÚBLICA MEXICANA. México, Edición particular, 1935.

LEY FEDERAL DEL TRABAJO, (Ley promulgada en 1931). México, Ediciones Cicerón, 1945.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

LEY DEL SEGURO SOCIAL, (Ley promulgada en 1973). México, Editorial Porrúa, 1996.

NORMAS PARA LA JUBILACIÓN DEL PERSONAL DE CONFIANZA. México, Ferrocarriles Nacionales de México, Gerencia de Asuntos Jurídicos Laborales, 1º de enero de 1987.

RESOLUCIÓN A LA DENUNCIA 1/2001 QUEJA 04/2001 POR LA CONTRALORÍA INTERNA EN FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO. México, Secretaría de Contraloría y Desarrollo Administrativo, 11 de mayo de 2001. (copia simple de los quejosos)

RESULTADOS DE LA AUDITORÍA REALIZADA A FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO. México, Despacho Suárez del Real y Galván Flores, S.C., Ferrocarriles Nacionales de México, 15 de agosto de 2001. (copia simple de Ferrocarriles Nacionales de México proporcionada a los trabajadores)

TRUEBA URBINA, Alberto y TRUEBA BARRERA, Jorge, *Legislación Federal del Trabajo Burocrático*. México, Editorial Porrúa, 2001.

TRUEBA URBINA, Alberto y TRUEBA BARRERA, Jorge, *Ley Federal del Trabajo*. México, Editorial Porrúa, 2000 y 2002.

TRUEBA URBINA, Alberto y TRUEBA BARRERA, Jorge, *Nueva Legislación de Amparo Reformada*. México, Editorial Porrúa, 2001.

HEMEROGRAFÍA

DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN:

-Viernes 7 de noviembre de 1986.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

-Viernes 12 de mayo de 1995.

-Lunes 13 de noviembre de 1995.

-Lunes 4 de junio de 2001.

-Jueves 28 de junio de 2001.

-Jueves 20 de diciembre de 2001.

PERIÓDICO LA JORNADA (México, D.F.):

-Viernes 10 de diciembre de 1999.

-Sábado 11 de diciembre de 1999.

-Miércoles 20 de diciembre de 2000.

ÉPOCA, Revista Semanal (México, D.F.):

-2 de agosto de 1999.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ÍNDICE

	Pág.
INTRODUCCIÓN.....	IV

CAPÍTULO I

ANTECEDENTES HISTÓRICOS.....	1
1.- ORIGEN DE LA PRESTACIÓN DE JUBILACIÓN EN EL DERECHO DEL TRABAJO.....	2
2.- SU APARICIÓN Y DESARROLLO EN MÉXICO.....	19
A) <i>Época Colonial</i>	19
B) <i>México Independiente</i>	23
C) <i>La Dictadura de Porfirio Díaz</i>	29
D) <i>A partir de la Constitución de 1917</i>	39
E) <i>Leyes Federales del Trabajo de 1931 y de 1970</i>	45

CAPÍTULO II

LA PENSIÓN POR JUBILACIÓN, CONCEPTO.....	60
---	----

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

1.- DEFINICIÓN.....	61
2.- NATURALEZA JURÍDICA.....	70
3.- SU DIFERENCIA CON LOS DIVERSOS SISTEMAS DE PENSIONES.....	92

CAPÍTULO III

ANTECEDENTES EN EL CASO DE LOS TRABAJADORES FERROCARRILEROS MEXICANOS, RESPECTO DE SU DERECHO A LA JUBILACIÓN.....

104

1.- SITUACIÓN DE LOS TRABAJADORES FERROCARRILEROS DURANTE EL PORFIRIATO.....	105
2.- PARTICIPACIÓN DE LOS TRABAJADORES FERROCARRILEROS EN LA REVOLUCIÓN MEXICANA.....	134
3.- LAS HUELGAS Y LAS LUCHAS FERROCARRILERAS DESPUÉS DE 1917.....	140
4.- EL CONTROL SINDICAL Y EL MOVIMIENTO FERROCARRILERO DE 1958-1959.....	180
5.- LOS ÚLTIMOS AÑOS.....	211

CAPÍTULO IV

LA NORMATIVIDAD EXISTENTE EN LOS DIVERSOS CONTRATOS COLECTIVOS DE TRABAJO Y EN CONVENIOS CELEBRADOS ENTRE LA EMPRESA FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO Y EL SINDICATO DE TRABAJADORES FERROCARRILEROS DE LA REPÚBLICA MEXICANA, RESPECTO DEL DERECHO DE JUBILACIÓN.....

273

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

1.- DERECHO AL BENEFICIO JUBILATORIO..... 274
2.- SUPUESTOS EN LOS QUE LA EMPRESA DEBE OTORGAR A SUS
TRABAJADORES EL BENEFICIO DE LA JUBILACIÓN..... 293
3.- CÁLCULO DEL MONTO DE LAS PENSIONES JUBILATORIAS..... 317

CAPÍTULO V

**ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN DE LOS FERROCARRILEROS
JUBILADOS RESPECTO DEL PAGO DE SUS PENSIONES Y LA
FORMA EN QUE SON APLICADAS LAS DISPOSICIONES QUE
REGULAN EL CÁLCULO DEL MONTO DE LA PENSIÓN
JUBILATORIA..... 332**

1.- EL PROBLEMA DE LA APLICACIÓN DEL TOPE MÁXIMO PARA LAS
JUBILACIONES..... 333
2.- FORMA EN QUE LA EMPRESA CUANTIFICA EN LA PRÁCTICA EL
MONTO DE LAS JUBILACIONES PARA SUS TRABAJADORES..... 344

CONCLUSIONES..... 378

ANEXOS..... 405

BIBLIOGRAFÍA..... 424

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**