

Los trabajadores del autotransporte

*Octavio Fabián Lóyzaga de la Cueva**

*Verónica Alejandra Curiel Sandoval***

El aumento de la población, la urbanización, la constante violación a los derechos de los trabajadores en México, las políticas llevadas a cabo en la implantación del capitalismo en su fase neoliberal, entre otros, son factores que exigen una mayor atención en la aplicación de la normatividad vigente con respecto a los trabajadores de una de las industrias más importantes y necesarias en nuestro país, el autotransporte.

The population growth, urbanization, the constant violation of the rights of workers in Mexico, the policies pursued in the implementation of capitalism in its neoliberal phase, among others, are factors that require greater attention in the implementation of the regulations in force for workers of one of the most important industries and necessary in our country, the haulage.

SUMARIO: Introducción / I. Antecedentes históricos del trabajo de los autotransportistas / II. Regulación jurídica de los trabajadores del autotransporte / III. A manera de conclusión / Fuentes de consulta

* Dr. en Derecho, Doctor en Ciencia Política, Profesor Investigador del Departamento de Derecho UAM-A, miembro del Sistema Nacional de Investigadores (SNI).

** Lic. en Derecho y Profesora Investigadora del Departamento de Derecho, UAM-A.

Introducción

El trabajo realizado en el sector del autotransporte requiere de una mayor atención de las autoridades laborales, ello debido a la falta de aplicación de la normatividad en las relaciones obrero-patronales que surgen con motivo de estas actividades. El hecho de considerar el trabajo de los autotransportistas dentro de los regímenes especiales laborales, aunado al desconocimiento de estos respecto a sus derechos laborales, los coloca en una situación de mayor vulnerabilidad jurídica, olvidando que la industria del autotransporte es una de las más importantes e indispensables a nivel nacional.

La labor de los operadores del autotransporte es indispensable para el desarrollo de las actividades cotidianas de las personas.¹ Para clasificar el servicio proporcionado en el autotransporte es necesario responder a las siguientes preguntas: ¿En dónde se presta el servicio? ¿Qué tipo de vehículo se utiliza para llevar a cabo la actividad? ¿Qué se transportará? Considerando lo anterior podemos decir que los distintos tipos de servicios que se pueden encontrar dentro del ramo del autotransporte son:

- De carga, que puede dividirse de dos maneras: carga ligera y carga pesada; transporte local y transporte foráneo.
 - De pasajeros, queda dividido principalmente en: foráneo y urbano.
- a) En el servicio urbano o local podemos encontrar diversos medios de transporte cuyas dimensiones también son variadas, entre otros tenemos a: los automóviles acondicionados como taxis, los camiones o las camionetas que en la mayoría de ocasiones sus características dependen de la ruta a la que se encuentran incorporados.
 - b) El servicio foráneo de pasajeros regularmente se proporciona en autobuses expresamente acondicionados para: recorrer un trayecto de varias horas e incluso días, para realizar el traslado entre diversas entidades federativas y para atender necesidades de transporte turístico, entre otras particularidades. Algunas de las líneas de autobuses que prestan estos servicios son: Autobuses de Oriente ADO, S.A. de C.V., Autobuses Estrella Blanca, S.A. de C.V., Enlaces Terrestres Nacionales S.A. de C.V. (ETN) y muchas otras líneas.

Cabe señalar que en caso de existir una denominada “ruta” o “corrida” el operador del transporte debe ajustarse completamente a las avenidas o calles marcadas para realizar el viaje, al uniforme requerido, los horarios establecidos en las bases, las políticas y los precios en el servicio, entre otras responsabilidades.

¹ Entre esas actividades podemos mencionar a las siguientes: facilitar la llegada al centro de trabajo, hogar, escuelas o cualquier otro lugar; traslado de productos, mercancías, objetos a diversas localidades, entre otras.

En el transporte urbano de pasajeros, los camiones o las camionetas se incorporan a la llamada “agrupación” para llevar a cabo su servicio. Las agrupaciones controlan los destinos conocidos como “bases” o “sitios” para que los operadores de los automóviles asociados a ellos cuenten con un punto específico para iniciar y finalizar el recorrido de las personas interesadas en el viaje, allí mismo tienen la libertad de detenerse durante algún tiempo para recoger al pasaje y así no realizar el recorrido con pocos o en el peor de los casos, sin usuarios; no obstante, también existen las unidades ambulantes, mismas que circulan libremente por la ruta pero que no pueden llegar a recoger pasaje en las bases.²

Por otro lado, al hablar de taxis, inmediatamente identificamos a unidades de transporte que operan de manera libre, así que pueden recoger a los usuarios en cualquier punto en donde se requiera el servicio; pese a lo mencionado, también existen agrupaciones que tienen “sitios” o “bases”. En algunas entidades federativas existen tarifas fijas para generalizar el criterio de cobro correspondiente; sin embargo, en muchas otras se cobra mediante el cálculo que realiza el operador y/o el convenio que se realice con el pasajero. Aunque en la actualidad los taxis ya proporcionan un servicio privado, es decir, se atiende únicamente a un solo usuario por viaje, en algunas comunidades, sobre todo rurales, aún existen los taxis colectivos, que atienden a cinco usuarios al mismo tiempo y los van dejando en sus lugares de destino o paradas establecidas.

Es importante mencionar que para brindar el servicio del transporte de pasajeros es necesario contar con una concesión. El transporte público concesionado es muy significativo a nivel nacional; y en el caso del Distrito Federal queda conformado por:

[...] los autobuses y microbuses los que acaparan el mayor número de viajes que se realizan en el DF. El transporte concesionado colectivo de pasajeros atiende a casi el 60% de la demanda, transportando por día hábil a más de 12 millones de pasajeros. Opera en 106 rutas de transporte y 1 mil 163 recorridos. Existen 28 mil 508 concesionarios individuales y 10 empresas de transporte.

El transporte individual de pasajeros, es decir, los taxis, atiende al 5% de la demanda total, realizando en promedio, un millón de viajes diarios. Existen 106 mil 628 unidades, de las cuales, alrededor del 90% opera como taxi libre y el 10% restante como taxis de sitio.³

² No pueden detenerse en las bases porque para tener ese derecho deben cubrir algunos pagos a la “Ruta” como: el pago de tarjetas, que puede ser semanal o mensual; el pago del checador, que es la persona encargada de medir los tiempos que permanecen los operadores en la base, asimismo, son los encargados de revisar que los operadores salgan de las bases con el mismo número de pasajeros, la ayuda que reciben puede ser diaria, semanal o mensual; aportación de diversos bonos a la agrupación.

³ <http://www.semovi.df.gob.mx/wb/stv/cinco siglos de transporte en la ciudad de mexico / rid/71-page=5.html>. Consultado el día 14 de agosto de 2015 a las 19:30 horas.

Para Gabino Fraga la concesión es el “acto por el cual se concede al particular el manejo y explotación de un servicio público o aprovechamiento de los bienes del dominio del Estado”.⁴ Para Serra Rojas se trata de “un acto administrativo por medio del cual, la Administración Pública [...] confiere a una persona una condición o poder jurídico para ejercer ciertas prerrogativas públicas con determinadas obligaciones y derechos para la explotación de un servicio público, de bienes del Estado o los privilegios exclusivos que comprenden la propiedad industrial”.⁵ Por ésta razón, se debe aclarar que la concesión es intransferible, pero además no admite que se pueda poner en renta para una persona distinta al titular.

El servicio de transporte lo puede proporcionar directamente el dueño del vehículo y de la concesión o se puede brindar por alguna otra persona contratada por el dueño, es decir, por un operador al que se le denomina trabajador. El problema de esta situación es que en muchas ocasiones el operador del vehículo no tiene pleno conocimiento respecto a si es o no un trabajador, por ello, pocas veces exige sus derechos laborales y se expone a ser sobreexplotado por el patrón.

El servicio de transporte lo puede proporcionar directamente el dueño del vehículo y de la concesión o se puede brindar por alguna otra persona contratada por el dueño, es decir, por un operador al que se le denomina trabajador.

Con base en lo establecido en el artículo 8 de la Ley Federal del Trabajo (LFT), recordemos que por trabajador se debe entender a “la persona física que presta a otra, física o moral, un trabajo personal subordinado”. Por otro lado, la persona a la que se le va a prestar el servicio queda reconocida en el artículo 10 de la LFT como patrón, entendiéndose que será “la persona física o moral que utiliza los servicios de uno o varios trabajadores”. De los artículos anteriores se desprende que en una relación laboral debe existir el trabajo personal;⁶ situación que se re-

afirma con el artículo 20, que textualmente establece que por relación de trabajo deberá entenderse a “la prestación de un trabajo personal subordinado a una persona, mediante el pago de un salario”. Para poder comprender plenamente lo que se entiende por subordinación, a continuación, se transcribe textualmente la Jurisprudencia de rubro “SUBORDINACIÓN, CONCEPTO DE” de la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN) que dice:

⁴ Gabino Fraga, *Derecho administrativo*, Porrúa, México, 2003, p. 242.

⁵ Andrés Serra Rojas, *Derecho administrativo*, tomo I, Porrúa, México, 1979, p. 226.

⁶ Cabe señalar que a pesar de que la relación laboral debe ser directa entre el patrón y el trabajador, también existen representantes patronales, mismos que intervienen en la relación laboral, pero que no son dueños de los medios en que se proporciona el servicio, sino que son otros trabajadores con funciones de confianza.

Subordinación significa, por parte del patrón, un poder jurídico de mando, correlativo a un deber de obediencia por parte de quien presta el servicio; esto tiene su apoyo en el artículo 134, fracción III, de la Ley Federal del Trabajo, que obliga a desempeñar el servicio bajo la dirección del patrón o de su representante, a cuya autoridad estará subordinado quien presta el servicio, en todo lo concerniente al trabajo.

Séptima Época, Quinta Parte:

Volúmenes 121-126, página 87. Amparo directo 7061/77. Nefthalí de los Santos Ramírez. 12 de marzo de 1969. Cinco votos. Ponente: María Cristina Salmorán de Tamayo. Secretario: Miguel Bonilla Solís.

Volúmenes 103-108, página 97. Amparo directo 2621/77. Jorge Lomelí Almeida. 22 de septiembre de 1977. Unanimidad de cuatro votos. Ponente: María Cristina Salmorán de Tamayo. Secretario: Joaquín Dzib Núñez.

Volúmenes 121-126, página 87. Amparo directo 686/79. Salvador Medina Soloache y otro. 13 de junio de 1979. Unanimidad de cuatro votos. Ponente: María Cristina Salmorán de Tamayo. Secretario: Joaquín Dzib Núñez.

Volúmenes 121-126, página 87. Amparo directo 744/79. Gregorio Martínez Spiro. 25 de junio de 1979. Unanimidad de cuatro votos. Ponente: Juan Moisés Calleja García. Secretario: Juan Manuel Hernández Saldaña.

Volúmenes 127-132, página 73. Amparo directo 4611/78. Remigio Jiménez Márquez. 2 de agosto de 1979. Unanimidad de cuatro votos. Ponente: Juan Moisés Calleja García. Secretario: Juan Manuel Vega Sánchez.⁷

Es menester señalar que la subordinación en algunas relaciones laborales es “[...] difícil de localizar: entre sus ejemplos están el teletrabajo, el trabajador independiente subcontratado, cuyo trabajo depende de una o dos empresas, y las relaciones laborales en una familia [...]”.⁸ En el caso de los trabajadores del autotransporte basta con identificar los tres elementos indispensables de cualquier relación laboral⁹ para afirmar que son trabajadores y, por lo tanto, deben contar con la protección, los derechos, prestaciones y las obligaciones establecidas en la LFT, no importando el hecho de que este servicio erróneamente se encuentre catalogado como un trabajo especial, pues la propia Constitución aborda el trabajo en general sin hacer una clasificación especial.

⁷ Tesis Jurisprudencial, consultada en el *Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta*, Novena Época, tomo I, mayo de 1995, Tribunales Colegiados de Circuito, Registro 205158, p. 289.

⁸ Patricia Kurczyn Villalobos, *Las nuevas relaciones de trabajo*, Porrúa-UNAM, México, 1999, p. 171.

⁹ El primero es la prestación de un trabajo personal, el segundo es la subordinación y el tercero es el salario.

I. Antecedentes históricos del trabajo de los autotransportistas

Las condiciones laborales de los trabajadores del autotransporte en México han sido de las más difíciles dentro del ámbito laboral y en donde encontramos uno de los mayores índices de explotación tolerada en nuestro país.

Esta situación no es nueva en México; sin embargo, alcanzó altos niveles desde el siglo pasado. En la Ley Federal del Trabajo (LFT) de 1931 no se dedicó ningún capítulo especial a su normatividad, esto derivó en que, incluso los taxistas, uno de los sectores más importantes y numerosos del autotransporte, junto con otros, estuvieran exceptuados de los derechos otorgados en general a los trabajadores, en virtud de que los patrones enmascaraban la relación laboral considerándola en su beneficio, como una relación de carácter civil, en específico, de arrendamiento. La jurisprudencia apuntaba esta situación: Si el chofer de un taxi utiliza el coche libremente durante un determinado número de horas por día dentro “del servicio público de transporte de pasajeros a cambio de una renta convenida con el dueño, quedando a favor de aquél las utilidades obtenidas al prestar el servicio, las relaciones existentes entre las partes con tal motivo no pueden considerarse de trabajo sino de arrendamiento [...]”¹⁰

El criterio de la Suprema Corte se fundaba en que los dueños de los autos se “limitaban” a percibir “*la cuenta*, esto es una cantidad fija por el tiempo de trabajo”. En estas condiciones el chofer asumía el riesgo de la actividad desarrollada

y se responsabilizaba de los perjuicios y averías que llegara a sufrir el vehículo. Cuando se llega a dar un cambio de turno, el chofer del automóvil debía entregarlo “en condiciones apropiadas de trabajo, todo esto siempre se cubre por cuenta del trabajador”¹¹

Cabe señalar que durante el sexenio de Lázaro Cárdenas, éste dictó una resolución mediante la cual se obligaba a los dueños de



www.edomexaldia.com.mx

Las condiciones laborales de los trabajadores del autotransporte en México han sido de las más difíciles dentro del ámbito laboral y en donde encontramos uno de los mayores índices de explotación tolerada en nuestro país.

¹⁰ La Tesis Jurisprudencial concluía, señalando que, para que existiera contrato de trabajo sería preciso que el chofer prestara sus servicios al dueño, bajo la dirección y dependencia de éste, a cambio de un salario, cosa que no sucede en este caso, ya que por lo contrario es el chofer quien paga por el uso de vehículo. (Apéndice de Jurisprudencia de 1917 a 1965, p. 60) citado por Néstor de Buen, *Derecho del Trabajo*, tomo II. Porrúa, México, 2004, p. 463.

¹¹ *Ibid.*, pp. 463 y 464. Las cursivas y negritas son nuestras.

los automóviles de alquiler a celebrar un contrato de trabajo.¹² Ante este hecho, los propietarios de los taxis arguyeron que su relación con los choferes no era de trabajo, sino de arrendamiento, lo anterior en virtud de que el chofer se obligaba a cubrir el equivalente a un renta “a cambio del derecho a usar el automóvil durante un determinado número de horas”. A partir de entonces, se ha suscitado una controversia entre quienes manifiestan que se trata de una relación laboral y quienes sostienen que se está en presencia de un contrato de arrendamiento. Como previamente se analizó, la Corte dio la razón durante un periodo largo a la visión civilista y a los propietarios de los coches de alquiler.

Más allá del aspecto meramente formal, lo que subyace en el fondo es la compraventa de la fuerza de trabajo, misma que produce una ganancia, en ella se presentan los intereses contrapuestos de clase o, como lo señala De la Cueva, “el Chofer no tiene —generalmente— más patrimonio que su energía (o fuerza) de trabajo y la presta como explicó el presidente Cárdenas para hacer producir el capital de otro, por lo tanto la usa en beneficio de otro y obtiene un ingreso que constituye, lo hemos repetido varias veces, su patrimonio económico”.¹³

Por otra parte, la realidad presentaba un panorama por demás injusto y alarmante. Los dueños de los coches de alquiler disfrutaban de privilegios y ventajas que rayaban en la ilicitud y, “que les permitía la adquisición masiva, en el mercado negro, de placas de circulación de mucho mayor costo que los propios vehículos sin que los auténticos trabajadores contaran con los medios para conseguir esas placas”.¹⁴

Sin embargo, la Comisión encargada de elaborar el proyecto de la LFT de 1970 presidida por De la Cueva determinó con sentido equitativo y a pesar de la oposición y los reclamos patronales “la reglamentación especial” pensando fundamentalmente en los taxistas y, como curándose en salud declaró radicalmente que: “las relaciones entre los choferes de vehículos de servicio público y los permisionarios de los vehículos son relaciones de trabajo”.

Resulta esencial hacer referencia a las condiciones de trabajo por las que atravesaron los trabajadores del autotransporte de pasajeros de la Ciudad de México durante una de sus épocas más críticas —principios de los ochenta—, coincidente con

¹² Carlos Reynoso Castillo, *Derecho del trabajo, panorama y perspectivas*, Miguel Ángel Porrúa, México, 2006, p. 557.

¹³ Mario de la Cueva, *El nuevo derecho mexicano del trabajo*, Porrúa, México, 2009, pp. 501. Señala De la Cueva que “con apoyo en estas ideas irrumpió una vez más la “doctrina de la relación de trabajo: la existencia de un *contrato simulado* no puede detener la aplicación del estatuto laboral. En la realidad social, el chofer y el automóvil integran la unión del trabajo y el capital para la realización de un fin económico, en esa unidad el chofer pone su energía de trabajo, ese que es su patrimonio humano, al servicio del capital, en una subordinación que se manifiesta en la *prestación de un servicio público dentro de un horario fijo y de conformidad con las normas del reglamento de tránsito y las instrucciones complementarias del patrono*”. *Loc. cit.* Las negritas son nuestras.

¹⁴ Néstor de Buen, *Op. cit.*, p. 464. “Por ello se producía un fenómeno de monopolio que obligaba a los choferes a aceptar condiciones que los excluían de los beneficios de la relación laboral. En realidad, el importe de la ‘cuenta’ diaria sobra para pagar los abonos derivados de la compra de automóviles, pero la imposibilidad de obtener la placa de circulación hacía inútil pensar en ese procedimiento”. *Loc. cit.*

la entrada del neoliberalismo en México y que ha tenido repercusión hasta nuestros días, por que la explotación de los trabajadores del transporte urbano de la ciudad de México, principalmente los operadores de pasajeros, a principios de los ochenta era de las más acentuadas en este sector de la economía en virtud de que estaban obligados a laborar jornadas extenuantes que llegaban a veces hasta 16 horas por día a cambio de salarios que no alcanzaban para lograr la reproducción de su fuerza de trabajo, lo anterior debido a que estas remuneraciones no eran suficientes para comprar la canasta de bienes requeridos para su subsistencia.

En tales circunstancias se veían obligados a vender su fuerza de trabajo por debajo de su valor, por lo que resultaban desfalcados toda vez que agotaban —desde entonces— con mucha anterioridad a lo esperado, su vida laboral de acuerdo con el promedio normal de su propia naturaleza.

La eficacia del servicio dependía fundamentalmente de los operadores, que durante su extenuante jornada debían soportar el olor a la gasolina, cobrar el pasaje, controlar la subida y bajada de los usuarios, así como atender los problemas relativos al congestionamiento de tránsito. Esta situación hacía que el servicio se tornara tenso, lento y fatigoso con el consiguiente desgaste físico y psíquico del trabajador.¹⁵

A tales condiciones laborales habría que señalar que el salario que percibían estos trabajadores no daba cumplimiento a lo dispuesto en términos legales al trabajo ejecutado. Cabe decir que en el momento de la municipalización del transporte en 1982, éstos recibían, si bien variaba, “en promedio 40 pesos por ‘vuelta’ y 35 centavos por boleto vendido” lo que iba en contra de la observancia de la ley.¹⁶ El salario mínimo que no había sufrido la merma a que ha llegado y, que tenía en promedio un poder adquisitivo cinco veces mayor que el actual, era en aquel entonces de 210 pesos diarios aproximadamente.

En lo que respecta a las demás condiciones laborales, tampoco se daba cumplimiento a la normatividad jurídica, lo cual en apariencia era muchas veces engañoso, debido a que en muchos contratos colectivos aparecían formalmente condiciones de trabajo que se presentaban como superiores a lo dispuesto como mínimo por la ley. A estos hechos coadyuvaba el llamado sindicalismo “corporativo” y “blanco” que prevalecía en casi todas las empresas dedicadas al autotransporte urbano de pasajeros en la Ciudad de México.

Por lo que respecta a las jornadas de trabajo, en la mayoría de las líneas —v. gr., la Santa María-Mixcalco— se laboraban jornadas de 12, 14 y hasta 16 horas diarias. En otras, como en la de San Rafael, se llegaban a laborar en ciertas ocasiones hasta 20 horas. En estos casos ocurría lo que Marx señala respecto a las jornadas excesi-

¹⁵ Octavio Lóyzaga de la Cueva, *El Estado como patrón y árbitro. El conflicto de la Ruta 100*, Coedición Universidad Autónoma Metropolitana y Ediciones de Cultura Popular, México, 1987, p. 21.

¹⁶ Cabe señalar que si bien el artículo 257 de la LFT dispone como se precisará que el salario de los trabajadores del autotransporte de servicio público podrá fijarse por día, por viaje [...] y consistirá en una cantidad fija o en una prima sobre los ingresos o la cantidad que exceda a un ingreso determinado en dos de esas modalidades, también dispone que tal salario no podrá ser inferior al mínimo.

vas de trabajo. “En vez de ser la conservación normal de la fuerza de trabajo la que trace el límite de la jornada de trabajo, ocurre lo contrario: es el máximo estrujamiento diario de aquélla el que determina por muy violento y penoso que resulte, el tiempo de descanso del obrero”.¹⁷

Lo que a él le interesaba es única y exclusivamente el máximo de fuerza de trabajo que pueda movilizarse y ponerse en acción durante una jornada y para conseguir este rendimiento máximo, no tiene inconveniente en abreviar la vida de la fuerza de trabajo, al modo como el agricultor codicioso hace dar a la tierra un rendimiento intensivo desfalcando su fertilidad.¹⁸

Las horas extras que laboraban los operarios no eran retribuidas como tales conforme a la ley, éstas se cubrían con el mismo criterio utilizado para pagar las horas ordinarias, o sea, con base en los boletos vendidos, circuito o kilómetros recorridos.

Por lo que respecta a los días de descanso dispuestos por la ley, tampoco se retribuían. Lo mismo ocurría con las vacaciones que no eran otorgadas, al igual que la prima vacacional. En algunas líneas “compensaban” el otorgamiento de vacaciones con una remuneración equivalente a 8 o 10 días.

Tampoco recibían lo correspondiente a aguinaldo y a reparto de utilidades. Sólo en algunas líneas como la Santa María-Mixcalco se le entregaba al trabajador lo correspondiente aproximadamente a 8 días de salario, que “cubría” tanto aguinaldo como reparto de utilidades

Por lo que corresponde a la seguridad social, la inmensa mayoría de las empresas y/o patronos no cumplían con este derecho de los trabajadores. A ello coadyuvaba el criterio que resolvía el amparo directo 2575/1962 que textualmente indicaba lo siguiente:

No deben ser consideradas como faltas de probidad del patrón y consecuentemente como causales de rescisión del contrato de trabajo, las omisiones o irregularidades en que aquél incurra respecto de sus obligaciones derivadas de la Ley del Seguro Social que tiene soluciones y sanciones propias (Amparo directo 2575/1962. Francisco Arenas Montes y otros. Abril 5 de 1965, 4ª. Sala, Sexto Época, Vol. XCIV, Quinta Parte, p. 10).

Este criterio ha sido ratificado al resolver el Amparo Directo 5239/78, Alfonso Santiago González, 7 de enero 1980 (Informe 1980, Cuarta Sala, p. 75).¹⁹

A todo lo anterior habría que agregar, el que los trabajadores carecían de estabilidad, amén de que, en muchas líneas, los operadores firmaban una hoja en blanco —lo que

¹⁷ Carlos Marx, *El Capital*, Fondo de Cultura Económica, México, 1976, p. 208. Citado en Octavio Lóyzaga de la Cueva, *Op. cit.*, p. 23.

¹⁸ Carlos Marx, *Op. cit.*, p. 208.

¹⁹ Néstor de Buen L., *Derecho del Trabajo*, tomo II, Porrúa, México, 2004, p. 126.

sigue haciéndose en todo el ámbito laboral— como un requisito *sine qua non* para empezar su contrato o relación de trabajo. Esta hoja era utilizada como una renuncia en caso de que se presentara un conflicto laboral o accidente de tránsito que comprometieran económicamente a la empresa.²⁰

En discrepancia con las condiciones laborales a que hemos hecho referencia, los trabajadores del autotransporte de autobuses urbanos Lomas de Chapultepec-Reforma R-100 intervenida por el entonces Departamento del Distrito Federal en 1974, gozaban de un Contrato Colectivo de Trabajo celebrado con la Unión Sindical de Trabajadores de Autotransportes y Actividades Similares y Conexos de la República Mexicana (USTAASC), afiliada a la Sección Lomas de Chapultepec de la Confederación Regional de Trabajadores (CRT). En él se estipuló que el salario sería de \$70.00 por hora y que a los trabajadores que cumplieran trimestralmente con su trabajo les sería bonificado \$10.00 por cada hora. La jornada era de 48 horas, disfrutaban de una prima dominical, además de una prima adicional de \$10.00 por hora efectiva de trabajo.

Los trabajadores también gozaban de vacaciones, días de descanso y aguinaldo en términos de Ley. De igual manera, se garantizaban pensiones de jubilación, vejez, invalidez y muerte. En caso de fallecimiento o de invalidez, tenían una indemnización de \$100,000.00, así como otras prestaciones.

El hecho de haber logrado esta serie de ventajas y prestaciones, habría de servir de acicate y estímulo en la lucha que emprendería más tarde esta sección sindical al frente de la casi totalidad de trabajadores del autotransporte urbano de pasajeros del Distrito Federal.²¹

Otro sector de autotransporte que ha sufrido una sobreexplotación e incluso el desconocimiento pleno de sus derechos han sido los choferes de taxis de quienes ya hemos hecho referencia.

II. Regulación jurídica de los trabajadores del autotransporte

La edad promedio de las personas que laboran en el servicio del transporte de pasajeros, ya sea en el sector público o en el privado, oscila entre los 35 y los 50 años; sin embargo, en el ámbito privado podemos observar que el servicio lo proporcionan trabajadores que apenas cuentan con la mayoría de edad, mismos que no reciben instrucción, capacitación o adiestramiento alguno por parte del patrón para llevar a cabo con seguridad la actividad.

En la praxis se presentaban —y se siguen presentado— problemas entre los propietarios de los vehículos de alquiler y los choferes a quienes en ocasiones reclaman

²⁰ Octavio Lóyzaga de la Cueva, *Op. cit.*, pp. 26-27.

²¹ *Ibid.*, pp. 27-28. El conflicto y su resolución se describe y analiza en la obra de referencia.

los primeros no ser leales y honestos en el coste de las reparaciones e incluso en la necesidad imperiosa de las mismas, lo que ha influido y dificultado también el establecimiento y aceptación plena de las relaciones laborales una vez que el legislador las reconoció así.

El primer párrafo del Art. 256 señala lo siguiente:

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

El segundo párrafo del Art. 256 —estableció una presunción *iuris et de iure*—, esto es, que no admite prueba en contrario.²² Al respecto, señala De la Cueva que en el derecho de trabajo, en concreto las normas laborales, tienen un carácter imperativo y que, sin embargo, rondaba dentro del salón de sesiones en donde se discutía y se sentaban las bases de la normatividad que reglamentaría el trabajo de autotransportes, que en el futuro el derecho civil o mercantil pudiera encontrar una brecha o rendija por la cual pudiera desvirtuar los objetivos de la reglamentación. De ahí que con el fin de dar efectividad al principio de imperatividad y así evitar actos disimulados o “que desvirtuaran los propósitos de la ley cualquiera que fuera su naturaleza”, se prescribió: “La estipulación que en cualquier forma desvirtúe lo dispuesto en el párrafo anterior, no produce ningún efecto legal ni impide el ejercicio de los derechos que deriven de los servicios prestados”.²³

La ley señala en su artículo 257 que:

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

Hay que señalar que, en principio, se cumple con lo ordenado en la parte general de la ley, en especial con lo dispuesto por el primer párrafo del Art. 83 que señala que el salario puede fijarse por unidad de tiempo, por unidad de obra, por comisión; a precio alzado o *de cualquier otra manera*. Incluso en los tipos de salario que deben recibir los trabajadores del autotransporte suelen ponerse de ejemplo estas formas de fijarse.

Las formas de pagar el salario se podrían concebir así: *por día*, el que corresponde al salario por unidad de tiempo; *por viaje*, es decir, de lugar a lugar, de sitio

²² Néstor de Buen, *Op. cit.*, p. 464.

²³ Mario de la Cueva, *Op. cit.*, pp. 501, 502.

a sitio, v. gr., Acapulco-Manzanillo. En este caso la ley señala que los trabajadores tienen derecho a un aumento proporcional en caso de prolongación o retardo del término del viaje por causa que no les sea imputable. *Por número de boletos vendidos*, utilizado normalmente “en viajes foráneos si se toma pasaje en poblaciones o lugares intermedios”;²⁴ *por circuito recorrido*, utilizado mayormente en las ciudades, por lo que, como señala De la Cueva, este tipo de pago se encuentra vinculado a la percepción monetaria (salario) del trabajador de acuerdo con el número de veces que concluya el circuito, lo que puede repercutir en que el salario sufra alteraciones; *por kilómetros recorridos*, “preferido en los casos en que tienen que cambiarse las tripulaciones durante el trayecto, pues es posible que los cambios operen en distancias distintas”.²⁵

Ahora bien, como se desprende del mismo precepto, el pago podrá consistir en una cantidad fija, o una prima sobre los ingresos o la cantidad que exceda de un ingreso determinado. En este último punto se incluye la famosa “cuenta” que entrega el trabajador (chofer) al dueño del vehículo (patrón). En la “cuenta” encontramos el plus trabajo encubierto, ésta es una de las formas más utilizadas en estas relaciones.

De acuerdo a lo dispuesto en este primer párrafo del artículo en comentario, el salario podrá consistir en dos o más de estas modalidades; agregándose, para todos los tipos de salario y sus posibles combinaciones, que en ningún caso podrá ser inferior al mínimo, lo que no constituye ya ninguna garantía real en estos tiempos neoliberales, para gozar de un salario verdaderamente remunerador debido al brutal deterioro que ha sufrido el mismo. Lo que fue un logro importante dentro del sistema productivo, en los setenta y principios de los ochenta, hoy se ha convertido en su contrario porque puede servir de parámetro de pago, al igual que en muchos otros casos.

El párrafo tercero del artículo 257 señala que los salarios no podrán reducirse si el viaje se abrevia. Podemos decir que en esa circunstancia rige el principio y el espíritu derivado del artículo 58 de la LFT que dispone que la jornada de trabajo es el tiempo durante el cual el trabajador está a disposición del patrón; es decir, que si no es imputable a él el hecho de que no se pueda realizar el servicio, el trabajador cumple con estar a disposición del patrón.

Posteriormente, el párrafo cuarto del artículo en comentario sigue el mismo criterio que utiliza el legislador para los trabajadores de los buques, de las tripulaciones aeronáuticas, y de los ferrocarriles, en el sentido de que no es violatorio del principio de igualdad salarial, si éste se presta en líneas o servicios de diversa categoría. Esto es explicable, debido a que, si bien la cuota o porcentaje de plusvalía puede ser similar, el monto de la misma puede ser diferente en virtud del costo de la preparación y capacitación de la fuerza de trabajo especializada de los distintos tipos de operadores, independientemente de la inversión.

²⁴ *Ibid.*, p. 503.

²⁵ *Loc. cit.*

El artículo 258 de la Ley, dispone que “para determinar el salario de los días de descanso se aumentará el que perciban por el trabajo realizado en la semana, con 16.66%”. Esto debe entenderse en los casos en que el salario sea variable, puesto que cuando se pague por unidad de tiempo, éste queda establecido en forma mecánica. Como consecuencia de la redacción del artículo examinado y en especial de la parte que textualmente dice: *dieciséis, sesenta y seis por ciento*, se puede desprender una seria confusión, lo anterior debido a que, al no tener signos de puntuación en esta parte, se ocasiona un gran desconcierto respecto a lo que se debe interpretar, para dirimir la interpretación el propio Breña nos dice lo siguiente: “La cantidad de 16.66% que fija esta norma es el cálculo matemático hecho por expertos, cuando la cantidad que percibe el trabajador es aleatoria y corresponde al promedio de una semana de trabajo, con este tipo de ingresos”.²⁶

Por su parte el artículo 259 dispone que para determinar el monto del salario en los días correspondientes a las vacaciones, así como en el caso de las indemnizaciones se deberá estar a lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 89 que a la letra dice:

En los casos de salario por unidad de obra, y en general cuando la retribución sea variable, se tomará como salario diario el promedio de las percepciones en los treinta días efectivamente trabajados antes del nacimiento del derecho. Si en ese lapso hubiese habido un aumento en el salario, se tomará como base el promedio de las percepciones obtenidas por el trabajador a partir de la fecha del aumento.

Es menester señalar que para el pago del tiempo extraordinario procede lo marcado por la Jurisprudencia de rubro “TIEMPO EXTRAORDINARIO (TRABAJADORES DEL AUTOTRANSPORTE)” de la SCJN que indica que:

Para que proceda el pago de tiempo extra de los trabajadores del autotransporte, el actor debe acreditar que en la duración de los viajes que realizó al desempeñar sus labores sufrió retraso por causas no imputables a él, y en caso de no hacerlo, no procede el pago de tiempo extraordinario, pues el artículo 257 de la Ley Federal del Trabajo, en su segundo párrafo, dispone que los trabajadores del autotransporte tienen derecho a un aumento proporcional en sus salarios, en caso de prolongación o retardo, siempre y cuando el salario se fije por viaje, de donde resulta obvio que en semejante hipótesis no cobra aplicación lo dispuesto por el artículo 784, fracción VIII, del mismo ordenamiento, según el cual corresponde al patrón acreditar la duración de la jornada de trabajo, sino que como se trata de un caso de excepción, incumbe al trabajador la demostración en juicio de que la prolongación o retardo en su viaje, obedeció a causas que no le

²⁶ Francisco Breña Garduño, *Ley Federal del Trabajo. Comentada y Concordada*, Oxford, México, 2007, p. 343.

fueron imputables, lo cual viene a ser un hecho accidental y no cotidiano o permanente.

CUARTO TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA DE TRABAJO DEL PRIMER CIRCUITO.

Amparo directo 546/88. Lorenzo López Calva. 23 de noviembre de 1988. Unanimidad de votos. Ponente: Fortino Valencia Sandoval. Secretario: Leonardo A. López Taboada.

Amparo directo 9/89. María de Jesús Lecona Azuara. 3 de agosto de 1989. Unanimidad de votos. Ponente: Fortino Valencia Sandoval. Secretario: Leonardo A. López Taboada.

Amparo directo 472/89. Transportes Costeros del Golfo y del Caribe, S. de R.L. de C.V. y otros. 6 de septiembre de 1989. Unanimidad de votos. Ponente: Carlos Bravo y Bravo. Secretario: José Francisco Albarrán Mendoza.

Amparo directo 314/91. Casimiro Tovar Vega. 30 de abril de 1991. Unanimidad de votos. Ponente: Carlos Bravo y Bravo. Secretario: José Manuel Rodríguez Puerto.

Amparo directo 888/91. Francisco Salas Palma. 6 de noviembre de 1991. Unanimidad de votos. Ponente: Carlos Bravo y Bravo. Secretario: José Manuel Rodríguez Puerto.

Nota: Esta tesis también aparece publicada en la *Gaceta del Semanario Judicial de la Federación*, número 51, Marzo de 1992, página 45.²⁷

Por otro lado en el contenido del artículo 260 se deja claro que en caso de que el dueño del automóvil sea independiente al concesionario o permisionario, funcionará la denominada responsabilidad solidaria, por lo que el artículo cita que: “El propietario del vehículo y el concesionario o permisionario son solidariamente responsables de las obligaciones derivadas de las relaciones de trabajo y de la ley”, al respecto cabe señalar que “la responsabilidad siempre tendrá el carácter de consecuencia respecto de una obligación principal incumplida o de un riesgo creado”.²⁸

En el artículo 261 de la LFT textualmente se prohíbe a los trabajadores:

- I. El uso de bebidas alcohólicas durante la prestación del servicio y en las doce horas anteriores a su iniciación;
- II. Usar narcóticos o drogas enervantes dentro o fuera de sus horas de trabajo, sin prescripción médica. Antes de iniciar el servicio, el trabajador deberá poner el hecho en conocimiento del patrón y presentarle la prescripción suscrita por el médico; y

²⁷ Tesis Jurisprudencial, consultada en el *Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta*, Octava Época, Tomo IX, marzo de 1992, Tribunales Colegiados de Circuito, Registro 220035, p. 120.

²⁸ Néstor de Buen, *Derecho del trabajo*, Tomo I, Porrúa, México, 1994, p. 604.

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

Al momento en que cualquier persona ingiere bebidas alcohólicas puede alterar o modificar momentáneamente o por horas su conducta o comportamiento; asimismo, la capacidad de los sentidos se ve afectada, sobre todo al consumir alcohol en exceso.

De acuerdo con el sitio Web [circuloviral.com](http://www.circuloviral.com) el cuerpo humano tiene la capacidad de eliminar 10 mililitros de alcohol en aproximadamente 60 minutos (1 hora). Al respecto podemos afirmar que:

[...] el alcohol tarda bastante en desaparecer del organismo, aún cuando parte de sus efectos ya no sean muy evidentes. Como término medio, y exceptuando el caso de personas que consumen alcohol durante casi todo el día de manera constante, se puede estimar el tiempo que tarda el alcohol en ser metabolizado y evaporado, comprobando la siguiente curva:



En esta curva se aprecia que el alcohol tarda casi una hora en alcanzar su nivel máximo, pero necesita más de 6 horas en desaparecer completamente del organismo. Esto es debido a que el hígado necesita todo este tiempo para metabolizarlo.²⁹

Por lo señalado, las prohibiciones de las fracciones I y II del artículo 261 son completamente correctas, pues la normatividad en comentario pone énfasis en preservar la seguridad tanto del trabajador como la del resto de la sociedad (incluyendo la de cualquier acompañante o la de los pasajeros, según sea el caso). Esta situación se vuelve más compleja al momento de pensar que inclusive, algunos trabajadores manifiestan que se ven obligados a consumir alguna droga, psicotrópico, estupefaciente, para conseguir disminuir el cansancio, aumentar su concentración en el trayecto y evitar cualquier distracción; para así poder desempeñar (al menos despiertos) sus

²⁹ <http://www.canaldeciencias.com/2013/07/07/bebidas-alcohol%3%B3licas-ii-y-pruebas-de-alcoholemia/>. Consultado el día 12 de agosto de 2015 a las 20:30 horas.

servicios, ya que el ritmo laboral impuesto por el patrón no les permite descansar y/o guardar el reposo indispensable para recuperar sus energías.

La prohibición de la fracción III va encaminada a la protección y seguridad tanto del trabajador como la de los pasajeros o la de la mercancía que se transporta. Aunque la ley claramente establece que en el servicio de transporte de pasajeros existen lugares o paradas específicas para que aborden la unidad, los conductores ocasionalmente se ven obligados a hacer caso omiso de esta disposición, por lo que realizan las coloquialmente llamadas “paradas” en cualquier lugar, no importando que a veces sean zonas restringidas o espacios en los que al detenerse podrían ocasionar un accidente. La situación que los obliga a realizar las acciones mencionadas se debe a la constante presión que sufren por parte del patrón para obtener diariamente mayores ingresos, no importando que la competencia en el sector sea alta. Como ejemplo tenemos las siguientes experiencias:

Operador de transporte urbano de pasajeros del Estado de México:

Siempre he sufrido el acoso por parte de mi jefe, me llama 2 o más veces al día para decirme que tengo que vender más boletos, me dice que me gane al pasaje a como dé lugar para que nunca duden en abordar el camión, y siempre nos está comparando con los otros choferes que a veces llegan a vender más boletos que nosotros [...] mi cuota mínima de boletos varía, queda entre los 500 y 700 boletos diarios, antes era de 1000, pero pues ya hay muchos camiones y por eso nos bajaron el número [...] mi trabajo termina hasta que venda esos boletos, por eso cuando estoy cansado hasta de mi bolsa tengo que pagarlos y ya al otro día los saco.

Hace tres meses me moleste tanto por sus comentarios que me propuse trabajar todo el día, ni paré a comer, tuve el camión todo el día de un lado a otro [...] me levanté a las 3:30 de la mañana para empezar a trabajar una hora después, terminé a las 12:30 de la noche, acabe muy cansado pero ese día mi patrón hasta bonito me habló, me puso como ejemplo para mis compañeros porque logré vender 1200 boletos pero ¿a cambio de qué?, al otro día hasta puse en peligro mi vida porque estaba tan cansado que me andaba quedando dormido manejando, y de esto él ni se dio cuenta, ni le importó, al patrón sólo le interesa el dinero.

Hijo del operador de un autobús de transporte foráneo de pasajeros:

Mi papá se veía obligado a hacer paradas en donde no tenía que hacerlas, y es que en la empresa le pedían la venta de un número de boletos, gracias a Dios sólo en una ocasión tuvo dificultades y es que a la persona que le hizo la parada en el camino resultó ser un asaltante, pero no era un asaltante cualquiera, ya que detrás del autobús iba un automóvil de carga [...] al quitarle todas las cosas a los pasajeros se fueron.

El artículo 262 de la LFT contiene algunas obligaciones para los trabajadores del autotransporte denominadas *especiales*. Se les otorga la designación señalada debido a que la propia ley en otro artículo ya contiene las obligaciones generales que cualquier trabajador debe cumplir.³⁰ Lo comentado ocasiona que los trabajadores del autotransporte tengan mayor presión laboral debido a que los compromisos que adquieren por el trabajo que desempeñan son considerables. Las obligaciones especiales son las siguientes:

- I. Tratar al pasaje con cortesía y esmero; y a la carga con precaución.
- II. Someterse a los exámenes médicos periódicos que prevengan las leyes y demás normas de trabajo.
- III. Cuidar el buen funcionamiento de los vehículos e informar al patrón de cualquier desperfecto que observen.
- IV. Hacer durante el viaje las reparaciones de emergencia que permitan sus conocimientos, la herramienta y las refacciones de que dispongan. Si no es posible hacer las reparaciones, pero el vehículo puede continuar circulando, conducirlo hasta el poblado más próximo o hasta el lugar señalado para su reparación; y
- V. Observar los reglamentos de tránsito y las indicaciones técnicas que dicten las autoridades o el patrón.

En relación con la fracción I podemos decir que en el servicio de transporte de pasajeros, todos los usuarios son la clientela del patrón, por ello procura que los operadores dejen una buena imagen; por otro lado, en el servicio de transporte de *carga* los productos o la mercancía son propiedad de la clientela del patrón, por lo que asumen el compromiso de proteger y resguardar en su totalidad los artículos en comentario; sin embargo, ¿se podrá cumplir con lo planteado en la fracción señalada a pesar de sufrir el maltrato por parte del patrón?

La segunda fracción se encuentra vinculada estrechamente con la fracción X del artículo 134. Es importante conocer las condiciones de salud de los trabajadores debido a que sus actividades son sedentarias. Los exámenes médicos permiten saber la calidad de vida que tienen las personas contratadas por el patrón; no obstante,

³⁰ Al respecto el artículo 134 de la LFT menciona en 13 fracciones que las obligaciones generales del trabajador son: cumplir las normas laborales que le correspondan; observar y acatar todas las medidas para mantener la seguridad del entorno laboral tanto general como individual, aunque es importante mencionar que en caso de presentarse algún siniestro en la fuente de trabajo, deberán auxiliar a cualquier persona que se encuentre en peligro; con ética y moral deberá realizar sus actividades, subordinado al patrón o a cualquiera de sus representantes; respetar tanto la jornada laboral como el lugar y los días de trabajo acordados entre ambas partes; cuidar las herramientas del patrón, conservando su buen estado, asimismo deberá devolver los materiales que no sean utilizados; someterse a los exámenes médicos que demuestren que físicamente se encuentra saludable y en caso de padecer alguna enfermedad contagiosa o incurable, deberá hacerlo de conocimiento del patrón; conservar los secretos técnicos, comerciales y de fabricación de los productos, evitando también divulgar la información administrativa de la fuente laboral.

lo más significativo sería mantener a los trabajadores sanos, aunque en la realidad, para el patrón lo que más importa es la clientela, el vehículo, la plusvalía; se olvida de que la fuerza de trabajo es la principal fuente de su riqueza; equivocadamente se llega a ver al operador del transporte como un complemento del vehículo a manejar.

Es preocupante la tensión y el grado de estrés al que diariamente está expuesto un trabajador del autotransporte, pues además de tener que proteger su propia vida, debe salvaguardar la vida de las personas a las que transporta, cuidar tanto el vehículo, como la mercancía para que llegue a su destino, concentrarse en conducir con precaución en los lugares con elevado número de automóviles en circulación, poner atención en la duración del recorrido, mantenerse atento de los peatones a fin de evitar un accidente en el que puedan verse afectados los terceros y ellos mismos; se trata pues de una de las labores más complejas considerando que los trabajadores diariamente realizan la misma actividad.

La intensidad en el ruido del motor del automóvil, el constante sonido de las calles, el calor del motor del vehículo agravado con el calor del día, la postura que deben mantener todo el trayecto para poder realizar la actividad, afecta en alto grado la salud de los trabajadores, por ello es importante el examen médico a que hace referencia la ley.

Los conductores de la industria de autotransporte, diariamente se ven sometidos a diversas enfermedades y/o riesgos laborales relacionados con su trabajo, un claro ejemplo son los accidentes automovilísticos. Más adelante se presentan dos tablas que contienen la evolución de algunas de las cifras de accidentes de tránsito y los principales accidentes automovilísticos recabados por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).

La herramienta laboral más importante para los trabajadores del transporte es el vehículo, mismo que se utilizará para el traslado de personas, de productos o de cualquier objeto. Por lo anterior, la fracción III del artículo 262 cobra importancia, pues en caso de que el vehículo presente alguna falla, se pone en riesgo la seguridad de las personas o de los objetos, aunado a que para poder brindar el servicio es necesario que las herramientas o los instrumentos de trabajo que son parte esencial para el desarrollo de las actividades se encuentren en condiciones óptimas. De acuerdo con la fracción tercera, el trabajador es el responsable de mantener en buenas condiciones el vehículo que opera directamente; asimismo deberá mantenerse atento a cualquier falla que llegue a tener para que el patrón la atienda a la mayor brevedad posible. Atender cualquier desperfecto a tiempo evita accidentes, coadyuva a prolongar la duración del vehículo y ayuda a que no se dañe severamente o a que no se agrave la falla del transporte; el problema principal del artículo en comentario es que, comúnmente en este sector laboral se responsabiliza al chofer de cualquier falla en la unidad, omitiendo que es obligación del patrón el estar atento del buen funcionamiento del vehículo.

La fracción IV hace referencia únicamente a casos imprevistos, por ello se les nombra situaciones de emergencia. En ocasiones, los operadores por la propia experiencia o por los años de trabajo cuentan con conocimientos para resolver algunas

Tabla 1: Evolución de la cantidad de los principales accidentes automovilísticos en México

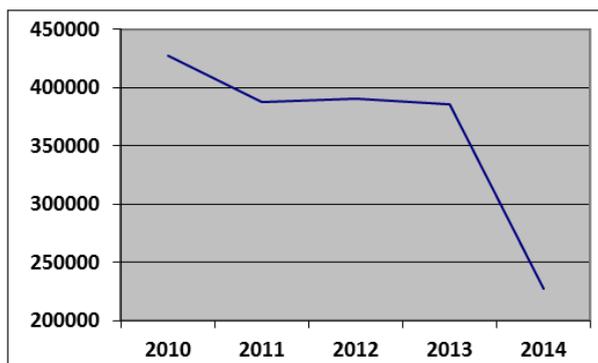
Tipo de accidente	Año				
	2010	2011	2012	2013	2014
Colisión con vehículo automotor	304,764	274,022	274,310	264,199	149,008
Volcadura	9,237	8,621	7,704	8,095	6,001
Caída de pasajero	3,108	2,856	2,837	2,924	2,202
Salida del camino	9,811	8,840	8,010	8,567	5,189
Colisión con motocicleta	21,189	21,105	25,688	28,939	20,245
Colisión con ciclista	5,727	5,627	5,916	6,001	4,320

Elaboración propia con información obtenida de los Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas de INEGI, años 2010, 2011, 2012, 2013 y 2014. Actualmente no existen datos del año 2015.³¹

Las cifras de la tabla no consideran la división entre automóviles para el servicio particular y los vehículos para el transporte de carga o pasajeros.

Tabla 2: Evolución de la cantidad total de accidentes automovilísticos en México

Año	Total de accidentes
2010	427,267
2011	387,185
2012	390,411
2013	385,772
2014	227,639



Elaboración propia con información obtenida de los Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas de INEGI con base a los años 2010, 2011, 2012, 2013 y 2014. Actualmente no existen datos del año 2015.³²

³¹ Cifras obtenidas de INEGI bajo el rubro: *Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas*. Sitio Web: <http://www.inegi.org.mx> (Consultadas el día 12 de agosto de 2015 a las 22:30 horas).

³² *Loc. cit.* Formalmente en 2014 se observa una cifra mucho menor comparada con la de 2013, debido a que se han implementado diversas medidas gubernamentales para incrementar la seguridad de los automovilistas, como un ejemplo claro tenemos el alcoholímetro.

fallas mecánicas de la unidad; aunque otras veces es difícil. Lo más apropiado es dar aviso al patrón para que él indique qué será lo que procede al respecto. A continuación, se presenta la experiencia de un taxista del Distrito Federal:

Cuando el carro es tuyo te preocupas menos, sólo tienes que decidir tus horarios, y ya la hiciste, pero cuando no es tuyo el carro pues allí ya no la armaste, porque, aunque no salgas a chambear tienes que entregarle al dueño del coche la cuenta [...] trabajos o no trabajos tienes que entregar el dinero del día.

Yo por ejemplo tengo ya órdenes directas del dueño de los lugares a los que debo llevar el carro a hacer sus reparaciones [...] voy con un mecánico de su confianza [...] el maestro mecánico le dice al dueño si la falla es por un mal manejo o si es por desgaste [...] si la falla es por desgaste el patrón cubre el costo, pero si es por mal manejo yo la tengo que cubrir.

[...]

En caso de que yo decida llevarlo a otro lado tengo que justificar la razón, pero si no digo razones pues yo cubro el costo por la reparación.

[...]

Sé que hay patrones que cubren absolutamente todos los gastos por cualquier reparación [...] pero en mi caso en muchas ocasiones no es así, por eso me veo obligado a tener un dinerito guardado en caso de que deba cubrir el costo de alguna reparación.

El relato anterior nos demuestra cómo es que se abusa de los operadores de las unidades, pues el costo por la reparación de los vehículos debe ser cubierto íntegramente por el patrón, ya que es él el dueño del automóvil; sin embargo, los trabajadores al desconocer la ley, se ven obligados a pagar por algo que no les corresponde.

De acuerdo con el artículo 263 de la LFT se deben considerar algunas obligaciones adicionales para el patrón además de las incluidas en el artículo 132.³³ Textualmente en el artículo 363 se dice lo siguiente:

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

³³ Respecto a las obligaciones generales para cualquier patrón se debe mencionar que quedan distribuidas en 28 fracciones, entre las más importantes se encuentran: cumplir puntualmente con el pago de los salarios, mantener la seguridad e higiene en el lugar de trabajo, evitar cualquier tipo de maltrato a los trabajadores, proporcionar la adecuada capacitación y adiestramiento laboral, fomentar las actividades culturales y deportivas para los trabajadores, entre otras.

IV. Observar las disposiciones de los Reglamentos de Tránsito sobre condiciones de funcionamiento y seguridad de los vehículos.

En nuestro país, y principalmente en la Ciudad de México, resulta innegable la afirmación de que las vialidades comúnmente se encuentran saturadas de vehículos, ante tal problemática, la fracción primera del artículo 263 de la LFT contempla una obligación patronal que busca apoyar al trabajador del autotransporte foráneo para evitar que erogue gastos por situaciones no imputables a él. El patrón deberá cubrir tanto los gastos de hospedaje como los de alimentos en caso de que el tiempo del trayecto del trabajador se vea seriamente afectado, retrasando su arribo al destino, esto permitirá que el trabajador pueda mantener buenas condiciones físicas para seguir realizando sus actividades laborales. Es indispensable que el trabajador pueda descansar después de los viajes que realiza, pues se aumenta ampliamente el riesgo de sufrir un accidente automovilístico al no tomar en cuenta el estado en que se encuentra su condición física al finalizar el trayecto programado. Es necesario que el patrón considere que la fatiga física del operador aumenta considerablemente el riesgo de sufrir un accidente automovilístico, en ocasiones los conductores, debido a sus propias actividades, no alcanzan a detectar su grado de cansancio, lo que limita la concentración que deben tener durante el viaje. Pese a lo señalado, en muchísimas ocasiones el patrón culpa al trabajador por el retraso y por la falta de ingresos del viaje, evadiendo pagar los gastos señalados en la fracción I; por lo que nuevamente se refleja la sobreexplotación a la que son sometidos.

A pesar de las graves cifras de accidentes automovilísticos, las experiencias de los trabajadores del transporte son un claro ejemplo de que los patrones no consideran como una problemática seria la inseguridad en la que prestan sus servicios los operadores; por ello mostramos las siguientes experiencias:

A pesar de las graves cifras de accidentes automovilísticos, las experiencias de los trabajadores del transporte son un claro ejemplo de que los patrones no consideran como una problemática seria la inseguridad en la que prestan sus servicios los operadores.

Operador de transporte foráneo de pasajeros:

Pues la verdad es una carrera difícil, a veces no puedes dormir, por ejemplo, sales de la ciudad y llegas al destino, uno puede pensar: los choferes ya allí se quedan a descansar, comer, dar la vuelta; pero no es así, porque los días que llegan a faltar conductores, al llegar al lugar al que te enviaron, inmediatamente tienes que regresar con una nueva carga de pasajeros.

Te pagan las horas extras, pero ¿a cambio de qué?, vas arriesgando la vida. Lo peor es que a veces dices: bueno me tomo un café bien cargado

y aguanto, pero si tomas café después quieres ir al baño y pues no puedes estarlo deteniendo todo el trayecto para pasar [...] a muchos compañeros ya el café en lugar de quitarnos el sueño nos deja con más del que teníamos al tomarlo.

Algunas empresas te ponen a un conductor de apoyo, entonces así vamos 2 choferes y es más fácil que puedas sentirte relajado o que puedas descansar un poco, hasta beneficia porque el compañero te ayuda a mantenerte despierto o a ver bien el camino, sobre todo en los viajes de noche, que son los más peligrosos porque la oscuridad perjudica la visibilidad que tienes del camino y pues allí es cuando hay más accidentes.

[...] con tantito que pierdas la concentración del camino puede ocurrir un accidente [...].

Conductor de tráiler:

La mayoría de los dueños de este tipo de transporte ya tiene sus clientes por eso no tienes que preocuparte, la mercancía que debes transportar y las rutas que debes seguir son diferentes a las de los microbuseros, los taxistas, todo depende del cliente.

El problema es que a veces la mercancía debe llegar en cierto tiempo porque no aguanta el calor y pues uno debe apurarse para que llegue bien, si no te corren o te cobran las cosas, te responsabilizan por lo que pase.

Operador de autotransporte urbano de pasajeros del Distrito Federal:

Nuestro trabajo es difícil, ante la gente nosotros somos flojos, al momento de que cualquier persona llega tarde a su trabajo siempre dicen: llegué tarde porque el camión venía lento. Muchos nos dicen de cosas al manejar [...] al pasaje todo le molesta; seguido hay gente que se sube, no te paga y al cobrarles hasta de majaderías te gritan [...] no se vale, también nosotros necesitamos dinero para la casa.

[...]

Todo el día estamos manejando, casi no te puedes parar, ni para ir al baño, por eso luego algunos compañeros llevan a los cacharpos³⁴ [...]. Algunos días puedes descansar un poco al momento en que llegas a la base y haces fila para esperar a tu siguiente vuelta, en ese momento aprovechas para echarte una torta, un refresco y para ir al baño. Lo que ganas depende de las vueltas que te alcanzas a dar, si pierdes mucho tiempo, pues menor es el salario [...] eso sí eh [...] la cuenta del camión diario se entrega completa y sin faltantes.

³⁴ Se le conoce como cacharpo al cobrador.

En cuanto a las fracciones II y III del artículo 263 de la LFT, debemos afirmar que las reparaciones de los vehículos, así como el suministro de refacciones, materiales y herramientas necesarias para atender situaciones de emergencia son obligaciones indiscutiblemente patronales; sin embargo, no debe perderse de vista que el operador deberá ser la persona encargada de reportar al patrón cualquier tipo de falla en el automóvil, ello debido a que es él la persona que se encuentra en contacto directo con la unidad automovilística.

Evidentemente, al contar con un vehículo que se encuentre en condiciones adecuadas, se aumenta considerablemente la seguridad de los trabajadores, usuarios, mercancía y cualquier persona en general.

El artículo 264 de la LFT contiene 2 causales de rescisión, también denominadas *especiales*, que evidentemente, colocan al trabajador en mayor vulnerabilidad en comparación con el resto de los trabajadores. Las causales son las siguientes:

- I. La negativa a efectuar el viaje contratado o su interrupción sin causa justificada. Será considerada en todo caso causa justificada la circunstancia de que el vehículo no reúna las condiciones de seguridad indispensables para garantizar la vida de los trabajadores, usuarios y del público en general; y
- II. La disminución importante y reiterada del volumen de ingresos, salvo que concurran circunstancias justificadas.

En relación con la primera fracción es evidente que el trabajador podrá ser despedido justificadamente en caso de que se niegue a brindar el servicio de transporte que indique el patrón o en caso de que llegue a interrumpir el viaje que se le haya encomendado. Cabe señalar que la única causa que justifica cualquiera de estos supuestos es que por algún motivo se ponga en riesgo la seguridad del propio trabajador, los usuarios y/o del público en general.³⁵

Con base en la segunda fracción del artículo 264, se puede considerar que legalmente se responsabiliza al operador del autotransporte de mantener los ingresos económicos del patrón en condiciones estables, aunque la propia redacción de este supuesto ocasiona confusiones, lo cual deja varias dudas, ya que se habla de que al existir una considerable y reiterada disminución de ingresos sin que se pueda dar una explicación a tal situación se podrá llevar a cabo un despido justificado; sin embargo, ¿quién determina los supuestos o las circunstancias justificadas de las injustificadas en este tipo de problemática?, ¿a cuántas veces se hace referencia con la palabra *reiterada*?, económicamente hablando ¿a cuánto equivale la disminución importante del volumen de ingresos? De los cuestionamientos planteados se deduce que la fracción II del artículo 264 puede ocasionar más perjuicios que beneficios al

³⁵ El artículo 47 de la LFT tiene en total 16 causales para rescindir de manera justificada a cualquier trabajador; no obstante, al contemplar que el artículo 264 contiene 2 causales más, resulta que cualquier patrón puede despedir justificadamente por 18 causales distintas a los trabajadores del autotransporte, situación que evidentemente los hace más vulnerables a los abusos patronales.

trabajador. Se puede observar que el contenido de la ley busca proteger más al patrón y colocar mayores obligaciones al trabajador, y es evidente, ya que nuestra LFT, lamentablemente, responde al modo de producción imperante en México.

Algunas de las condiciones deplorables y evidentes en las que desempeñan sus servicios los operadores del transporte son:

- Jornadas laborales inestables, pues en ocasiones empiezan a laborar en la madrugada y otras veces en la tarde, dependiendo del vehículo que tengan a su cargo y también de si existen otros trabajadores para operar la unidad.
- Los periodos o jornadas de trabajo son prolongadas, inclusive para el caso de las denominadas “vueltas”, ya que la carga automovilística en las vialidades no siempre es la misma y en este caso el operador tendrá que completar el número de vueltas acordadas con el patrón. También es menester señalar que la jornada laboral se establece atendiendo a la naturaleza de la rama en la que el trabajador llevará a cabo sus funciones.
- No existe un salario estable, pues puede acordarse pagar por día, hora, vuelta o viaje, número de boletos vendidos o kilometraje recorrido. Podemos afirmar que en los 3 últimos casos (viaje, boletos y kilometraje) se trata de un pago a destajo, situación que sobreexplota la fuerza de trabajo de los operadores. Mientras que el salario de los 2 primeros casos (día y hora) ya no son utilizados debido a que los patrones afirman que son formas que no son redituables, que les dejen más pérdidas que ganancias.
- No tienen prestaciones laborales, no existe pago por concepto de aguinaldo, vacaciones ni prima vacacional.
- No se les otorga seguridad social a los trabajadores ni mucho menos a los beneficiarios, a pesar de que es una obligación de cualquier patrón.
- No pueden disfrutar del periodo de descanso de 30 minutos mínimos que establece el artículo 63 de la LFT.
- Además de los propios accidentes laborales a los que diariamente están expuestos, los trabajadores del autotransporte se arriesgan a padecer diversas enfermedades ocasionadas por la propia actividad como son: trastornos psicósomáticos,³⁶ problemas visuales y auditivos, debido al constante ruido y

³⁶ Se denomina trastorno psicósomático, a todo síntoma o molestia que no encaja en ninguna tabla de clasificación fisiológica y por lo tanto se juzga que su causa es de origen psicológico.

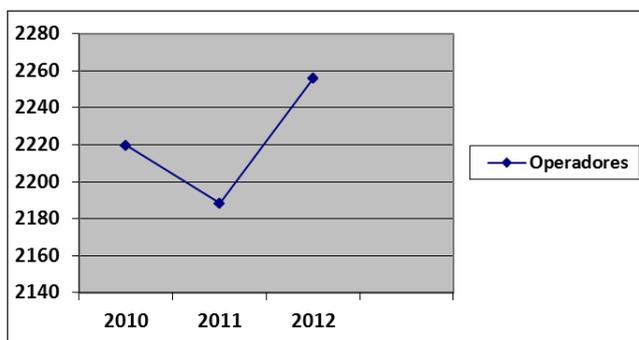
La división de estos trastornos se hace en tres grandes grupos, dependiendo de su origen y su presentación clínica. Esta división es: *Trastornos Psicósomáticos Secundarios* que son la consecuencia de problemas psicológicos primarios; bien de la depresión, bien de la ansiedad o de la crisis de angustia; *Trastornos Psicósomáticos Somatoformes* que son problemas fisiológicos cuyas causas se deben directamente a problemas psicológicos, en este tipo de trastornos no hay participación voluntaria, sino que es debido a conflictos propios del individuo; y por último los *Trastornos Psicósomáticos Facticios* que se denominan así a todos aquellos que son deliberadamente causados por la acción humana, con intención o no de producir daño o lesión. Definición obtenida del sitio Web: <http://humane.es/articulos/77-trastornos-psicosomaticos> (consultada el día 16 de agosto de 2015 a las 22:00 horas).

como consecuencia de forzar la vista para enfocar adecuadamente, diabetes ocasionada porque se dispone de poco tiempo para consumir productos saludables para el organismo, la hipertensión debido al grado de estrés laboral, afectaciones en la columna vertebral³⁷ y trastornos digestivos producto de la postura en la que deben realizar diariamente su actividad laboral, además de que sus problemas se complican debido a que su trabajo es sedentario.

A pesar de las violaciones manifestadas, la cantidad de trabajadores de la industria del transporte va en aumento. La siguiente tabla demuestra el planteamiento anterior.

Tabla 3: A) Evolución de la cantidad total de operadores de transporte en México de 2010 a 2012

Año	Cantidad de operadores (Miles)
2010	2 219.7
2011	2 188.3
2012	2 255.8



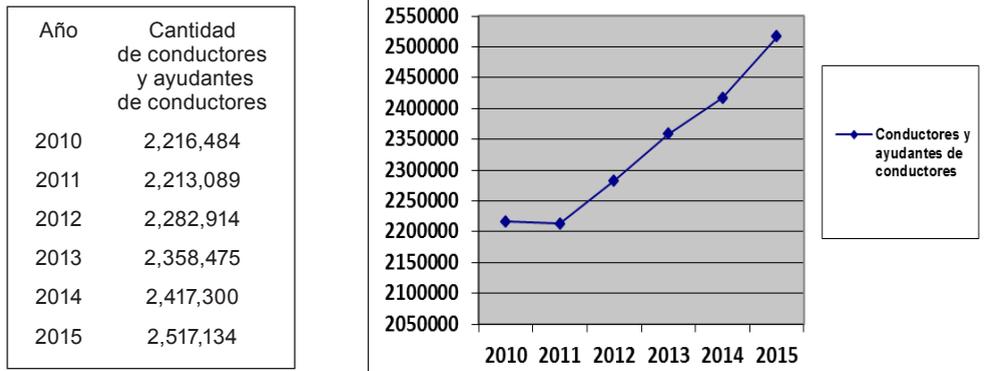
Elaboración propia con información obtenida del *Anuario estadístico de los Estados Unidos Mexicanos 2012* de INEGI con base a los años 2010, 2011 y 2012.³⁸

³⁷ “Las principales lesiones que puede padecer un chofer son las lumbalgias y alteraciones músculo esqueléticas por discopatías, giros y flexiones de la columna por la postura sedente en que realiza su trabajo. Las articulaciones y piernas pueden sufrir por la misma razón, giros, torsiones, extensiones de forma repetitiva durante demasiadas horas.

Igualmente pueden sufrir contracturas musculares, que son producidas por la combinación del ejercicio repetitivo y los cambios bruscos de temperatura. El problema de estas lesiones es que presentan muchas recaídas, acentuándose con la edad. Además es muy común que los choferes tengan problemas prostáticos, ello se atribuye a la posición sedente de su trabajo y la presión constante de la glándula prostática, que se va agravando con la edad”. Información obtenida del sitio Web: http://www.noticias-librodar.com.ar/index.php?option=com_content&view=article&id=183:el-conductor-de-grandes-vehiculos-y-sus-riesgos-del-trabajo&catid=37:notas-tecnicas&Itemid=58 (Consultada el día 13 de agosto de 2015 a las 12:00 horas).

³⁸ Cuadro 10.8 del *Anuario estadístico de los Estados Unidos Mexicanos 2012*. Consultado en: http://www.inegi.org.mx/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/integracion/pais/aeum/2012/aeum2012.pdf, el día 8 de agosto de 2015 a las 15:30 horas.

Tabla 3: B) Evolución de la cantidad total de conductores y ayudantes de conductores de maquinaria móvil y medios de transporte en México de 2010 a 2015



Elaboración propia con información obtenida en el INEGI respecto a los años 2010, 2011, 2012, 2013, 2014 y el primer semestre del año 2015.³⁹

El aumento de la cantidad de trabajadores que desempeñan sus servicios en la industria del autotransporte en México visualizada en la gráfica, demuestra la inmensa necesidad que tienen los trabajadores por obtener un salario, ya que aún a pesar de la sobreexplotación y maltrato que reciben por parte del patrón, de los usuarios, de los clientes y de la sociedad, no dejan de trabajar en este sector.

Cabe señalar que para los trabajadores del autotransporte el exigir el respeto y cumplimiento de sus derechos laborales, inminentemente los puede colocar en riesgo de sufrir un despido, y ese es un riesgo que ninguno de estos trabajadores está dispuesto a sufrir, pues 80% de ellos considera que es mejor mantener su fuente de ingresos que perderla.⁴⁰

III. A manera de conclusión

Las políticas instauradas bajo la connotación neoliberal han propiciado y aumentado la sobreexplotación de los trabajadores a nivel mundial; es así como, en el caso de los trabajadores del autotransporte, sus derechos laborales actualmente reflejan una mayor vulnerabilidad y olvido.

³⁹ Información consultada el día 8 de agosto de 2015 a las 18:30 horas en: <http://www.inegi.org.mx>.

⁴⁰ Este porcentaje se calculó de las respuestas de las entrevistas realizadas a 50 trabajadores del autotransporte.

El servicio que proporcionan los trabajadores del autotransporte es indispensable para el desarrollo pleno de actividades sociales, económicas y políticas de los habitantes del país; sin embargo, existen diversos factores que afectan la correcta realización de las labores desempeñadas por este sector de trabajadores. Ejemplo de lo señalado suelen ser: las vialidades en mal estado, la falta de aplicación de las normas respecto a los derechos de los trabajadores del autotransporte, el ruido excesivo del entorno, el alto índice de accidentes vehiculares, entre otros.

La precariedad que existe respecto a las condiciones laborales de los trabajadores del autotransporte se relacionan con: la falta de seguridad social, su inestabilidad, el bajo precio con que se retribuye su fuerza de trabajo, el abuso patronal en razón de los límites de su jornada laboral, así como la delincuencia de la que diariamente muchos de los autotransportistas son víctimas; entre otras. Estas son algunas causas de que los operadores se vean obligados a llevar a cabo ciertas acciones que, en algunas ocasiones, generan la molestia de los usuarios.

Es urgente y necesario que el trabajo de los autotransportistas comience a ser plenamente vigilado y controlado por parte de las autoridades laborales correspondientes, porque hasta la fecha, se trata de trabajadores invisibles que deben tolerar demasiados abusos patronales, ello por el miedo a perder su fuente de ingresos.

Fuentes de consulta

Bibliografía

- Breña Garduño, Francisco. *Ley Federal del Trabajo. Comentada y Concordada*. Oxford, México, 2007.
- De Buen, Néstor. *Derecho del trabajo*. Tomo I. Porrúa, México, 1994.
- _____. *Derecho del Trabajo*. Tomo II. Porrúa, México, 2004.
- De la Cueva, Mario. *El nuevo derecho mexicano del trabajo*. Porrúa, México, 2009.
- Fraga, Gabino. *Derecho administrativo*. Porrúa, México, 2003.
- Kurczyn Villalobos, Patricia. *Las nuevas relaciones de trabajo*. Porrúa-UNAM, México, 1999.
- Lóyzaga de la Cueva, Octavio. *El Estado como patrón y árbitro. El conflicto de la Ruta 100*. Coedición Universidad Autónoma Metropolitana y Ediciones de Cultura Popular, México, 1987.
- Marx, Carlos. *El Capital*. Fondo de Cultura Económica, México, 1976.
- Reynoso Castillo, Carlos. *Derecho del trabajo, panorama y perspectivas*. Miguel Ángel Porrúa, México, 2006.
- Serra Rojas, Andrés. *Derecho administrativo*. Tomo I, Porrúa, México, 1979.

Legislación

Ley Federal del Trabajo.

Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, Tomo I, mayo de 1995, Tribunales Colegiados de Circuito.

Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Octava Época, Tomo IX, marzo de 1992, Tribunales Colegiados de Circuito.

Fuentes Web

<http://www.canaldeciencias.com/2013/07/07/bebidas-alcoh%C3%B3licas-ii-y-pruebas-de-alcoholemia/>. (Consultado el día 12 de agosto de 2015 a las 20:30 horas).

<http://humane.es/articulos/77-trastornos-psicosomaticos>. (Consultado el día 16 de agosto de 2015 a las 22:00 horas).

<http://www.inegi.org.mx>. (Consultado el día 12 de agosto de 2015 a las 22:30 horas).

http://www.inegi.org.mx/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/integracion/pais/aeum/2012/aeum2012.pdf. (Consultado el día 8 de agosto de 2015 a las 15:30 horas).

http://www.noticias-librodar.com.ar/index.php?option=com_content&view=article&id=183:el-conductor-de-grandes-vehiculos-y-sus-riesgos-del-trabajo&catid=37:notas-tecnicas&Itemid=58. (Consultado el día 13 de agosto de 2015 a las 12:00 horas).

http://www.semovi.df.gob.mx/wb/stv/cinco_siglos_de_transporte_en_la_ciudad_de_mexico/rid/71-page=5.html. (Consultado el día 14 de agosto de 2015 a las 19:30 horas).