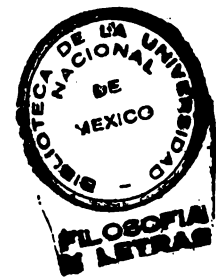


UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS



LOS TRANVIARIOS DEL DISTRITO FEDERAL

EN EL PERIODO PRESIDENCIAL DE ALVARO OBREGON

TESIS
que para optar el grado de
LICENCIADO EN HISTORIA
presenta

MIGUEL RODRIGUEZ MACIAS

Ciudad Universitaria

Mayo de 1978



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.

SUMARIO

	pág.
INTRODUCCION	
PRIMERA PARTE. LOS AÑOS VEINTE	
I	1
<u>La Reconstrucción: el Estado y los trabajadores</u>	1
La Constitución del 17 y la formación del nuevo régimen	3
La Revolución y la conciliación de las clases	6
El desarrollo económico	8
Notas	8
II	10
<u>Las principales organizaciones sindicales</u>	10
La CROM	18
La CGT	28
Otras organizaciones sindicales	31
Notas	31
SEGUNDA PARTE. LOS TRANVIARIOS, TRABAJADORES URBANOS	
III	35
<u>La expansión urbana de la ciudad de México y sus tranvías</u>	35
Nacimiento de los tranvías en la ciudad de México	35
Papel del sistema tranviario en el desarrollo de la capital	36
El sistema de tranvías en los 20s	40
Conclusiones	45
Notas	46
IV	48
<u>Los tranviarios como grupo social</u>	48
Expansión urbana y migración rural	48
Origen económico social de los trabajadores	49
Notas	52
V	53
<u>Los tranviarios capitalinos en la estructura económico social</u>	53
Los salarios de los tranviarios del DF	53
Los salarios de otros grupos de trabajadores	60
El costo de la vida	64
Notas	67
TERCERA PARTE. LA COMPAÑIA DE TRANVIAS: EMPRESA Y TRABAJADORES	
VI	68
<u>La Mexico Tramways Company como empresa de la industria eléctrica</u>	68
La Mexico Tramways Company como empresa extranjera	73
El papel de la Mexico Tramways Company en los años 20	75
Notas	78

VII	<u>El trabajo en la Mexico Tramways Company</u>	80
	La fuerza de trabajo	80
	En los talleres	83
	En el tráfico	84
	En el Departamento de Vía Permanente	87
	Notas	89
VIII	<u>El sindicalismo en la Compañía de Tranvías de México</u>	90
	Revisión breve de las organizaciones sindicales de los tranviarios	90
	El sindicalismo tranviario y la CGT	92
	Electricistas y tranviarios: un mismo consorcio	94
	Notas	97
CUARTA PARTE. LAS LUCHAS DE LOS TRANVIARIOS DURANTE LOS AÑOS 20S		
IX	<u>Los antecedentes</u>	98
	El Porfiriato	98
	Los años de lucha armada	101
	Notas	112
X	<u>El sindicalismo de los tranviarios durante el periodo de Obregón</u>	114
	Los tranvías son devueltos a sus dueños	114
	Los sonorenses en el poder	115
	La fundación de la CGT: los tranviarios en 1921	118
	El conflicto de fines de 1921	119
	Nuevos problemas en 1922	122
	Contexto político de la huelga de 1922	126
	Desenlace de la huelga de 1922	129
	Notas	133
XI	<u>El movimiento de 1923</u>	136
	Los orígenes	136
	Se generaliza la huelga?	137
	Divergencia de opiniones o esquirolismo	139
	El enfrentamiento o la represión	141
	La normalización o el comienzo del colapso	149
	Notas	154
XII	<u>Consolidación de la CROM entre los tranviarios: la huelga de 1925</u>	157
	Después de la derrota de 1923	157
	La Alianza	159
	La huelga	161
	La intervención del Estado	163
	Epílogo	167
	Notas	

CONCLUSIONES

APENDICE A: LOS TRANVIARIOS DE PROVINCIA

APENDICE B: FUENTES PARA EL ESTUDIO DE LOS TRANVIARIOS

INTRODUCCION

Sin duda alguna, uno de los rasgos más característicos de la Revolución Mexicana y de la organización económico social que de ella surgió es la inserción de la "clase obrera" organizada dentro de los mismos aparatos estatales, de gran importancia para la estabilidad política y para el esquema de desarrollo del país: hasta nuestros días, el control y la utilización de las demandas populares son fundamentales para la reproducción del sistema mexicano. Uno de los puntos de partida del presente trabajo es la necesidad de estudiar cómo se fué consolidando el proceso de sujeción de las masas, específicamente en el primer "ensayo" realizado en la década de los veinte, con la CROM y los gobiernos de Obregón y Calles.

Por otra parte, a pesar de su reducidísimo número y de su dispersión, los trabajadores industriales pudieron ser considerados dentro de las reglas del juego fijadas después de las tormentas revolucionarias por el hecho de que tenían frágiles organizaciones. En efecto, con el crecimiento paulatino de los centros industriales (y sobre todo a partir de la crisis del porfiriato) fueron apareciendo sociedades mutuañistas o anarcosindicalistas que llegaron a tener cierta fuerza en su oposición al Estado. Justamente entonces, al institucionalizarse la Revolución, se desarrollará, crecerá y llegará a dominar un gigantesco aparato sindical, que las englobará y estará íntimamente ligado al Estado: la CROM. Filo conductor del presente trabajo es el rastrear cómo un grupo preciso de trabajadores urbanos se organizó sindical y políticamente, cómo plantea sus propias luchas y la manera en que es integrada al sistema estatal. Si bien existen algunos testimonios de viejos luchadores y en los últimos tiempos se han interesado por el tema estudiosos mexicanos y norteamericanos, hasta ahora carecemos -excepto unos cuantos trabajos- de estudios de casos precisos que ayuden a comprobar hipótesis o a abrir nuevas perspectivas a la historia del trabajo organizado en México.

Tomándose el caso de un gremio determinado, el de los tranviarios de la ciudad de México, se intentará analizar el paso de su combativa estrategia de "acción directa" a la colaboración de clases. El caso de los tranviarios es muy ilustrativo pues, siendo uno de los pilares del anarcosindicalismo, será progresivamente neutralizado y luego incorporado a la central oficial. El presente trabajo se reduce por ello a la fase "independiente" del sindicalismo tranviario, que se cierra definitivamente en 1925. Ya Gruening, un estudioso de la época, anotaba que "las relaciones entre líderes laborales y trabajadores, entre unas y otras organizaciones sindicales, entre gobierno, trabajo y capital -en suma, la estructura del movimiento obrero-, pueden ilustrarse con la historia de los tranviarios de la ciudad de México" *.

Ahora bien, el análisis histórico de todo proceso político social debe fundamentarse y enmarcarse en la estructura económica en la que se desarrolla y que le da sus características: pretendiendo pensar la ciencia de la historia como una sola, totalizadora, rompiendo la división en compartimentos que se hace de ella a menudo (en movimientos sociales, en fenómenos económicos, en luchas políticas, etc.), me he esforzado en el presente trabajo en estudiar a los tranviarios no sólo en función de las características de sus luchas, sino antes que nada de su situación económica y de su estatus frente a otros grupos sociales, de su origen, de sus condiciones de trabajo en la empresa, de la realidad económico social en la que se desarrollaron.

En base a estos lineamientos, el trabajo comienza con un marco general que sitúa el período en el que se centra mi estudio: el papel y las características de las organizaciones sindicales frente al Estado y a la reconstrucción económica (cap I). En el capítulo segundo se sitúa a los tranviarios como grupo social, y se esbozarán sus relaciones con otros gremios de trabajadores. El capítulo III trata de la compañía capitalina de tranvías, la Mexico Tramways Company; las luchas sindicales y políticas de los trabajadores no pueden aislarse de un análisis, por mínimo que sea, del patrón en cuestión. Se verán los diversos aspectos de la empresa, como parte

* Gruening, Ernest, Mexico and His Heritage, Londres, Greenwood Press, 1926, p360

PRIMERA PARTE: LOS AÑOS VEINTE

CAPITULO I.

LA RECONSTRUCCION: EL ESTADO Y LOS TRABAJADORES.

La Constitución del 17 y la formación del nuevo régimen

Con la derrota de las masas campesinas en el norte y en el sur, la extinción de las clases privilegiadas del Porfiriato como fuerza política y la desaparición del antiguo — ejército federal, se organiza el régimen de la Revolución — Mexicana. Las características del sistema económico, político y social que irá consolidándose están ya delineadas en lo jurídico en la Constitución de 1917, y se materializarán en la década que siguió. Esto es, al sostener el principio de la propiedad privada; al regular las relaciones sociales de producción y la reproducción de la fuerza de trabajo; y al reforzar un sistema político con un ejecutivo muy poderoso, se afianzan las condiciones de un desarrollo capitalista moderno del país. Del mismo modo se fija un marco — en el que puedan preverse y resolverse las contradicciones — engendradas por el sistema —lo cual no excluye las duras — luchas que a menudo se ha producido. Con el ascenso al poder de los sonorenses.—De la Huerta, Obregón, Calles—, el — nuevo régimen organizará en la práctica las modalidades de desarrollo planteadas por la Constitución.

La centralización y consolidación del Estado había sido ya proyecto intentado desde las épocas de Juárez y de Díaz, enunciada luego como necesidad clara por algunos pensadores: Toma cuerpo en la práctica al elaborarse la Constitución de 1917 y suprimirse en ella la fuerza del Poder Legislativo — para dar carácter legal al enorme poder que el Ejecutivo — venía en la práctica ejerciendo. Paralelamente, a partir — de los años veinte, la acción militar se irá subordinando — a la de carácter político: se institucionaliza y profesionaliza el ejército, y se neutraliza su papel en las crisis —

políticas del país (1).

Al terminar la etapa armada, el país estaba caracterizado por la existencia como fuerzas políticas del ejército, - de los caudillos surgidos de las luchas militares, y de las masas campesinas que en ellas habían participado. Obregón -el caudillo por antonomasia- ejercerá el poder de un gobierno fuerte y realizará su consolidación no solamente - a través de sus virtudes como caudillo militar sino precisamente en función de su vinculación con las masas populares: tal fué el novedoso acierto de los sonorenses. Calles, en la segunda mitad de la década, considerará la figura del Presidente fuerte como depositario de ese poder inmenso, planteado por las reformas constitucionales y que - primero asumió el caudillo Obregón. El paso al presidencialismo abriría una larga etapa de la vida nacional, que aparentemente vivimos todavía, para la cual fué indispensable un programa político y económico estable y a largo plazo. - El presidencialismo se impone en México por la destrucción física de los jefes militares y de los caudillos (inclusive la del propio Obregón), o por su profesionalización en un ejército cada vez más institucionalizado, o por su asimilación dentro del naciente sistema de producción -como "jefes de negocios"-, siempre en un movimiento unificador de los - diversísimos poderes locales hacia el central: proceso que puede situarse como característico de la tercera década, y que culminará con la creación del partido oficial, el PNR.

Las facultades presidenciales inscritas en la Constitución permitieron pasar de la fuerza real y mítica del caudillo al poder presidencial basado en la institución misma, - cuyos primeros rasgos aparecen con Calles: pero la información del poder político mexicano (3) no se realizó por un perfeccionamiento evolutivo del sistema, sino que se ha ido imponiendo con la fuerza, acabando y cancelando sus propias contradicciones, a través de una larga lucha.

La Revolución y la Conciliación de las clases.

La Constitución del 17 fijaba así la fuerza reguladora del Estado como instancia suprema, por encima de las clases sociales en lucha: en su artículo 123 define con precisión la naturaleza del contrato de trabajo, a partir del equilibrio jurídico de las partes que entablan esa relación. La Constitución, que generalmente se hace ver como una victoria de las clases populares que intervinieron en la lucha armada, es más bien la adecuación superestructural de las condiciones para un desarrollo capitalista de nuevas características; por ello habría que considerarla como el signo, la expresión de la derrota de esas clases, y de su cancelación como fuerza autónoma frente al desarrollo del capital. En la Constitución se hace libre al trabajador y ya no ligado al privilegiado que bajo el Porfiriato poseía el uso de su fuerza de trabajo (art. 4), y en condiciones de venderla al capitalista, en el libre mercado que suponen las relaciones de producción capitalista, según las reglas fijadas por el artículo 123.

Al establecerse por encima de todos los grupos sociales, el Estado fijaría también su convivencia, y los marcos de su actuación en común. De ahí la concepción de la conciliación de clases, que a partir de 1917 será básica" — definida en la Carta Magna, sería implementada, puesta a funcionar, consolidada, mediante un complejo sistema de relaciones y de organismos, cuyo primer ensayo, ya muy fructuoso, se realizó durante los periodos de Obregón y Calles, y que sería definitivamente afinado, para que sirviera hasta nuestros días, en el cardenismo, En 1926, el presidente Calles se ufana en su uniforme presidencial que

" el laborismo, como principio adoptado por el Gobierno Nacional, como orientación de las masas trabajadoras y como sistema de organización económica, política y social, ha entrado en México de lleno en una nueva fase de su evolución. Allí pugna sistemática suceden la cooperación y el sentido exacto de las responsabilidades correspondientes a cada factor económico"(4).

Entonces, para mantener y sostener el equilibrio social, para resistir a las eventuales explosiones provocadas por la insatisfacción de las necesidades populares, para sacar provecho de las fuerzas sociales cuya relación había que mantener, era indispensable desarrollar y prever las reformas sociales necesarias a la supervivencia del régimen. El propio Obregón consideraba que

"el triunfo definitivo de la revolución tuvo su origen en el fracaso de la Convención de Aguascalientes... cuando la Primera Magistratura y los hombres que con ella colaborábamos nos dimos cuenta de que sin una bandera que interpretara las aspiraciones populares, no podríamos vencer a las fuerzas materiales que con la División del Norte pretendían destruir a la obra misma de la Revolución"(5).

Así se desarrolló una política de medidas sociales, que Obregón llamaba socialismo, y que no hacía, como el mismo lo definía, sino de tender la mano a los de abajo para tratar de equilibrar el capital y el trabajo": medidas que en los 20 fueron centralizadas y manejadas por el órgano oficial del Estado en que se convirtió la CROM(6). Obregón pensaba que "debe ser el Estado el que asuma la tutela de las clases trabajadoras. Debe ser entonces el Estado el que imponga la formación del fondo de previsión social, para que el capitalista, para que la industria, para que la minería, para que la agricultura paguen preventivamente el tributo necesario para garantizar el bienestar de las clases trabajadoras"(8). Con las reformas sociales, institucio--

nalizadas constitucionalmente por el artículo 123 se jugaba una carta que consolidaba el poder al hacerse reconocer des de abajo; y después de la Constitución, y desde Obregón, en todos los periodos presidenciales se ha puesto siempre en juego una u otra reforma social que conjuran cualquier oposición y permiten al Estado una práctica de hecho autoritarias, de arbitraje de las fuerzas sociales del país.

El sistema de reformas sociales funcionan entonces, como instrumento de poder, al enfrentar todo tipo de explosiones revolucionarias (aún las de raíces socialistas), al comprometer aparentemente al Estado (que aún llega a autodenominarse socialista) con las clases populares, al ser un instrumento contra las antiguas clases poseedoras, al permitir sujetar y movilizar a las masas como sostén vertebral del statu quo . Pero además, se asegura una reproducción "racional" de la fuerza de trabajo y su utilización óptima: desde el punto de vista material, y también como posibilidad de control ideológico.

El Estado, aún sin su poder, se funda en las masas, ha hecho así algunas reformas, o mejoras específicamente técnicas, bajo una apariencia de revolución popular, pero sin su resultado. Córdova sostiene que la Revolución Mexicana no ha sido una verdadera revolución social que habría barrido a fondo con las viejas estructuras de propiedad; para ello habría necesitado una participación independiente y dominante de las clases populares, paso previo y básico para ser llevada al poder: ni el campesinado derrotado militarmente ni el proletariado sujetado desde temprana hora, - utilizado e integrado en el aparato estatal, pudieron cumplir con ese papel; las masas populares hicieron "físicamente" la revolución pero fueron encabezadas por exponentes de clases medias rurales y urbanas que querían mediante una revolución política llevar a cabo con libertad y con los medios necesarios un desarrollo capitalista; y descubrieron que sólo apoyándose en las reivindicaciones de aquellas que podían lograrlo.

En su informe de 1923, Obregón enuncia las características del nuevo régimen, que se iba formando:

"México ha entrado de lleno, con paso seguro, en un franco período de reconstrucción, sobre las bases fundamentales que, como aspiración suprema de nuestro pueblo, quedaron planteadas en la revolución pasada. El problema social está siendo debidamente encauzado, laborando francas y sinceramente, por el mejoramiento económico, integral y moral de las clases populares... esta labor social, que ha constituido una verdadera innovación de nuestros sistemas y regímenes pasados, se ha logrado desarrollar y fortalecer, sin desatender el apoyo que merecen el comercio, la industria, y la agricultura en sus diversas escalas, y procurando causar los menos males posibles, ya que estos males no podrían evitarse en lo absoluto cuando se trata de reformas de tal alta trascendencia"(8).

Es decir, que el problema social que tendía a ese imaginario mejoramiento, cuyos efectos de dominación han sido ya señalados, estaba íntimamente ligado, y de hecho sus límites determinados, por el proceso de reconstrucción del que habla Obregón: el mejoramiento de "las clases laborantes" y por ende el equilibrio entre los sectores dinamizaba así la producción, y era un puntal en la promoción del desarrollo del capitalismo en el país.

El desarrollo económico.

Cuando supuestamente se da mayor cauce a las aspiraciones populares, cuando la conciliación de las clases está materializada con la presencia de la CROM, la máxima central obrera en el poder, a mediados de los años veinte, el Estado se ocupa en impulsar un crecimiento extraordinario de las fuentes productivas, alentando la irrigación, ampliando el sistema de comunicaciones, llevando la educación a las lejanas regiones del país, todo con una clara y dinámica

visión administrativa. Se da un trato preferencial a los empresarios, tomando el Estado las riendas de la promoción del crecimiento y de las condiciones propicias a la capitalización, debido a la enorme deficiencia de las fuerzas productivas y a la debilidad de las relaciones económicas modernas que aún prevalecían en los años 20s.

Paralelamente se alientan sin restricciones las inversiones extranjeras animándolas a que se establezcan en el país, sin reglamentar su funcionamiento ni su participación en el desarrollo nacional. Desde Calles, todos los gobiernos sucesivos se han visto englobados dentro de dicho proceso: es un mito, pues, pretender que el proceso de industrialización se inicia con una ruptura en 1940.

Son obvias las consecuencias de lo anterior: desde los años veinte queda definitivamente marcado el papel que tiene México como país dependiente. Ello no significa que antes de la Revolución, el país no estuviera integrado al mercado mundial. Pero a partir de Obregón, debido al insuperable desequilibrio en el financiamiento y a las condiciones mundiales de la época, el país debe plegarse a una dependencia económica de nuevas características, fundada en el desarrollo de nuevos sectores. Tal dependencia nunca será rota, ni siquiera en el momento de la expropiación petrolera; después de los acuerdos de Bucareli y del reconocimiento diplomático de los Estados Unidos se tiene el derecho de tratar, de "regatear", lo cual no modifica sustancialmente el estado general, ni la forma de la dependencia.

Los gobiernos de la Reconstrucción no pretendieron llevar a cabo esta empresa rompiendo la dependencia económica, sino modernizándola, basándola en sectores diferentes a los del pasado (9). El capital extranjero, tanto como la conciliación de clases, era un elemento básico para la reconstrucción, y tanto Obregón como Calles no dejaron de hacer llamamientos a que vinieran a "contribuir" al desarrollo del país y al bienestar de los trabajadores. En particular, la tercera década contempla un impetuoso crecimiento de las

inversiones norteamericanas, marcado por frecuentes crisis y tirantes negociaciones.

Tal política económica se acompañaba de un exacerbado nacionalismo, "la mayor constante del período" según un estudio de los planteamientos ideológicos de los regímenes revolucionarios (10). Por un lado, el nacionalismo servía de contrapeso a la dependencia del país con respecto al capital extranjero, como una actitud motivada por necesidades políticas, para cubrir un poco el precio de la reconstrucción y de la consolidación del nuevo régimen; por otra parte, el nacionalismo servía de telón de fondo de las actividades económicas extranjeras, a manera de instrumento de reglamentación, más no de cambio, de las condiciones económicas reales. Y en estos años el nacionalismo es un motivo frecuente en las declaraciones de los líderes cromistas: en este trabajo se verá la utilización que de él se hace en un conflicto creado entre los tranviarios por la propia CROM.

NOTAS

- 1 Como índice significativo de la formación del papel directivo y central del Estado, Obregón inicia en 1920 la práctica de hacer recorridos políticos por el país; en un discurso decía que "un gobierno sectario no podría en estos momentos controlar las fuerzas materiales y morales bastantes para representar el equilibrio que debe guardar un estadista para que todas las fuerzas de la nación puedan desarrollar sus actividades": citado en Angel Bassols, El pensamiento político de Alvaro Obregón, México, Nuestro Tiempo, 1967, p102.
- 2 Arnaldo Córdova, La formación del poder político mexicano, México, Ed. Era, 1972, pp57-59. Según Córdova, éstas son las características del poder político mexicano: una alianza institucional de grupos sociales organizados como poderes de hecho, cada uno de los cuales en cuanto tal sólo en relación con el poder presidencial; un presidente promovido constitucionalmente con

poderes extraordinarios permanentes; un presidente que es árbitro supremo por cuyo conducto se legitiman los intereses de los diversos grupos sociales; y formas tradicionales de relación personal como formas de dependencia.

- 3 José María Calderón, La génesis del presidencialismo - mexicano; México, Ed. El Caballito, 1971, pp192, 214.
- 4 Plutarco Elías Calles, Informe Presidencial de 1926, - México, Talleres Gráficos de la Nación, 1926, p47.
- 5 Bassols, op cit. p113.
- 6 Ibid, p72.
- 7 Ibid, p159.
- 8 Los presidentes de México ante la nación, t III, p586,- apud Córdova, La ideología de la Revolución Mexicana. - La formación del nuevo regimen. México, Ed. Era, 1972, p274.
- 9 Ibid, p299
- 10 Guillermo Palacios, La idea oficial de la Revolución -- Mexicana, tesis, El Colegio de México, México, 1969, -- p343.

CAPITULO II

LAS PRINCIPALES ORGANIZACIONES SINDICALES.

La implantación de la Constitución de 1917 —que fija el papel del Estado respecto a los conflictos entre capital y trabajo— imponía nuevas reglas de juego al movimiento obrero incipiente; al mismo tiempo la represión del gobierno —carrancista (1) hace fracasar estrepitosamente la estrategia de la Casa del Obrero Mundial. Algunos líderes reconocen estas experiencias y plantean la revalorización de la política llevada hasta entonces por las organizaciones obreras: se piensa en la fundación de agrupaciones que respondan a las nuevas necesidades. Con justeza apunta Carr que "si hubo un período decisivo para dar al movimiento obrero de México, y en realidad a todo el proceso revolucionario, —la forma que actualmente presenta, ciertamente fueron los cuatro años transcurridos de 1917 a 1920"(2): el año siguiente a la Constitución verá el nacimiento de la CROM, 1919 — señalará el pacto de esta agrupación con el caudillo Obregón, y un año después éste llegaría a la silla presidencial, abriéndose una organización política y social que, a través de fisuras y reacomodos, es una de las bases del México de hoy en día.

LA CROM.

En 1917 se organiza el Partido Socialista Obrero para —presentarse en las elecciones legislativas y, en caso de éxito, poder fomentar agrupaciones sindicales, así como para evitar los abusos de los que éstas podían ser víctimas.— Independientemente de su fracaso, la sola aparición de este partido en la vida política nacional, así como la organización de un congreso en Tampico en ese mismo año —el segundo a nivel nacional, puesto que ya había tenido lugar uno en Veracruz, en 1915—, muestran que las frágiles organizaciones de trabajadores toman una política diferente del anarcosindicalismo que las había caracterizado anteriormente, y —

que había imperado en la Casa del Obrero Mundial: se abandona el concepto de acción directa industrial, es decir la acción espontánea de los propios obreros contra sus explotadores (mediante la huelga, el boicot a un patrón opresor, - el sabotaje a la producción, o la recomendación del uso de productos elaborados por trabajadores en buenas condiciones); en cambio, se considera la libertad de las agrupaciones para adaptar las tácticas de lucha que más convengam a las condiciones que los rodean, incluso la acción política o electoral, dentro de los marcos del Estado burgués -la llamada acción múltiple. Los líderes que, surgidos de la propia Casa del Obrero Mundial, hacían estos nuevos planteamientos, no pretendían ya dirigir sindicatos independientes y agresivos, sino organizar un partido político de "trabajadores" que pugnara por mejoras económicas y que, en caso propicio, los representara dentro del gobierno. Luis Napoleón Morones, que en los 20 sería el máximo jerarca del aparato sindical mexicano, decía en esos días, pragmáticamente:

"hemos creído de todo punto necesario modificar en algo, ampliándolos, nuestros métodos de lucha, no sólo para evitar en lo porvenir desastres como los del año pasado (la huelga general de agosto de 1916), sino también para impedir que nuevos sindicatos mueran y que la clase obrera vuelva, después de los cruentos sacrificios realizados, a su antiguo estado de embrutecimiento y servilismo"(3).

Unos meses después de los intentos de creación de partidas, tuvo lugar un congreso nacional obrero en Tampico. La importancia de este congreso, en comparación con el de Veracruz, es que en él, "se abandona el principio de la acción directa y se acepta la acción múltiple", según dice Ricardo Treviño, uno de los más connotados líderes cromistas, quien agrega:

"los sindicatos obreros son cuerpos de acción hechos — para resolver el problema económico del trabajador; por lo tanto, la labor de los grandes idealistas debe de — ser hecha fuera de los sindicatos obreros, como una labor educativa....., pero no meterla en los sindicatos — obreros, porque además de que éso imposibilita la lucha por le mejoramiento, y crea división..."(4).

Tal cambio de estrategia culminó en el congreso de Saltillo, en mayo de 1918, convocado por el propio gobernador de Coahuila, y la fundación de la CROM, la Confederación Regional Obrera Mexicana. En la composición de su comité — ejecutivo, así como en el lenguaje del Congreso (como en el nombre de la central, inclusive), se conservaba en parte — las fuertes tendencias anarcosindicalistas de las organizaciones de trabajadores: la CROM pugnaba, en su declaración de principios, por el reconocimiento de la existencia de la lucha de clases como un derecho moral de los explotados, — por la apropiación de los medios de producción por los trabajadores, por el mantenimiento del derecho de asociación — y por la reglamentación del Artículo 123 Constitucional. — Con el tiempo el anarcosindicalismo fue desplazado, y luego aplastado, conforme crecía la Confederación, y más que nada a partir de su íntima vinculación con el Estado (5).

En efecto, ante la política conservadora del gobierno — carrancista, la CROM buscó apoyo en el grupo de caudillos — reunidos en torno a la candidatura presidencial de Alvaro — Obregón, y luego, de la revuelta de Agua Prieta, que ya habían tenido experiencia, desde el pacto de febrero de 1915, con la Casa del Obrero Mundial, en el aprovechamiento de — los grupos populares. Obregón y los dirigentes cromistas — firman en agosto de 1919, un convenio secreto que nombra — al caudillo sonorenses como "candidato de la clase obrera" — a cambio de algunos puestos gubernamentales y —lo que fue — decisivo— del reconocimiento a la CROM del derecho exclusivo de representar al movimiento obrero, lo cual le daría un inmenso poder. Tal pacto es muy importante, puesto que a —

través de la Confederación, se considerará a los trabajadores urbanos como participantes y sujetos dentro del equipo-gobernante. Contemporáneamente a dicho acuerdo se crea el Partido Laborista Mexicano, que pretendía representar a los trabajadores en las lides electorales (en 1920, evidentemente, apoyando a Obregón). La liga entre la CROM y el Partido era muy estrecha, ya que los miembros de aquella no podían pertenecer a ningún otro partido que no fuera el Laborista; sin embargo, éste nunca llegó a tener bajo Obregón el papel en la vida política que tendría en el gobierno de Calles (6).

Esta situación explica el desarrollo fulgurante de la CROM y la fuerza que adquirieron sus dirigentes a partir de la caída del gobierno carrancista y sobre todo durante los gobiernos de Obregón y Calles; muchos de ellos fueron nombrados diputados, senadores, gobernadores o funcionarios gubernamentales, como Celestino Gasca -gobernador del Distrito Federal- y como Luis Morones -jefe del Departamento de Establecimientos Fabriles de la industria militar y, con Calles, secretario de Industria, Comercio y Trabajo; pero la mayor fuerza se adquirió en el control de algunas dependencias federales. Además, la CROM podía extraer las cuotas sindicales de estas dependencias, y manejaba a su arbitrio la solución de los conflictos laborales a través del Departamento de Trabajo de la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo que en estos años estuvo siempre dirigida por cromistas (7).

En la época eran ya célebres los continuos robos y atropellos de los líderes laboristas que, como decía un escrito de 1922, "ocupan puestos de significación, como el ex-zapatero Gasca que ocupa el altísimo de Gobernador, están muy ricos y rodeados de comodidades y lujos que envidiaría el mismísimo Emperador de Rusia y el igual de Alemania si existiesen..."(8). De Morones, que primero había sido empleado de la Compañía de Luz y Fuerza, eran célebres las fiestas orgiásticas, las joyas y los desplantes de gran señor: tam

bién en la época un escrito anarquista decía que "ese monstruo salido de nuestras filas es el Mussolini de México, el Santa Anna de nuestra época"(9).

El número de afiliados creció rápidamente:

1920	50 000	1923	800 000
1921	150 000	1924	1200 000
1922	400 000	1925	1500 000
1926	?		
1927	1862 000		
1928	2000 000		

(10)

Probablemente que estos números fueron abultados y son impugnados por algunos autores, pero es indudable que la CROM creció en un tiempo breve de manera considerable. La organización declaraba contar con 112 000 obreros textiles, por ejemplo, cuando a mediados de los 20 había apenas más de 50 000 en todo el país, o con 75 000 mineros cuando en el país había un total de 100 000 (11).

Económicamente la CROM era también poderosa, gracias a las recaudaciones del grupo Acción, (que aglutinaba a los líderes más destacados de la Confederación) y mediante la contribución de los empleados públicos; mediante grandes fraudes; y también con los pagos de los salarios caídos en las huelgas controladas por la CROM (12). La Confederación reunía a diferentes federaciones nacionales integradas por sindicatos de oficio en una organización aparentemente democrática; pero de hecho era el Grupo Acción, detrás del Comité Central, quien tomaba las acciones de manera bastante secreta y en íntima ligazón con el equipo gobernante. La Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo el órgano federal decide sobre los conflictos sociales, con el poder de conciliación dado al Estado en el artículo 123; cuando durante el periodo callista el titular de la Secretaría fue Morones, se instituyeron las Juntas Federales de Conciliación y Arbi

traje; en las que se delegó esta función, pero obviamente — fueron controladas por la CROM durante este período.

La CROM fué adueñándose progresivamente del control de los sindicatos existentes o creando nuevos con los que ella dominaba todos los sectores de la vida laboral. Este trabajo es uno de los mejores ejemplos de esa lucha por la hegemonía sindical. En el Distrito Federal, en 1922, la CROM controlaba las siguientes agrupaciones: Unión de Operarios Sastres, Centro Social de Chauffeurs, y Sindicatos de Artes Gráficas de Talleres Oficiales, de Artes Gráficas de Talleres Comerciales, de Establecimientos Fabriles, de Empleados de Restaurantes, de Empleados de Boticas y Droguerías, de Obreros y Obreras de "El Buen Tono", de Dulceros y Reposteros, de Vidrieros y Similares, de Agentes de Hoteles, de Botoneros, de Billeteros, de Costureras y Confeccionistas, de Obreros de la Fábrica "La Carolina", de Zapateros, de Electricistas (no de la Compañía de Luz), de Oficios Varios (13).

Así, si durante el período presidencial de Obregón, el poder de la CROM era ya muy grande, con Calles llega al apogeo de su fuerza. El caso que se estudia en este trabajo, el de los tranviarios, es aleccionador: mientras que bajo Obregón "la Regional" puede ya intervenir a su arbitrio dentro de la Compañía de Tranvías, apenas Calles ocupa la presidencia, se suscita un conflicto en el que éste apoyará — totalmente a la CROM para destruir tanto al sindicato de trabajadores, uno de los más fuertes y combativos de su tiempo, como a la organización patronal. Parece ser que Calles y Morones firmaron un pacto, justo antes de comenzar el cuatrienio, aunque se duda de su veracidad. En todo caso, los resultados tangibles de la relación entre la CROM — y el político sonorensé, independientemente de cualquier pacto, son una evidencia. Además de que la CROM fue un factor clave para el control y el manejo de las demandas obreras, su apoyo a Calles garantizó un contrapeso fuerte a la corriente denominada agrarista, ligada a Obregón, dentro de la coalición que rigió al país durante la tercera —

década (14).

En esos años la CROM prestó no pocas ayudas a la estabilización de la dinastía sonoreense, dentro de las luchas parlamentaria (cuyo caso más sangriento y notable en el asesinato del senador Field Jurado); también fue muy eficaz en sus relaciones con los sindicatos norteamericanos que permitían consiguientemente conseguir armas para derrotar a la rebelión delahuertista, en plena campaña electoral de Calles. Con el tiempo la CROM, para no perder su hegemonía en el campo obrero, así como para hacer saltar al gobierno los obstáculos que le ponían otros sindicatos no controlados, no vaciló en unirse con la clase patronal y en utilizar la fuerza bruta y los ataques gangsteriles para derrotar a sus enemigos. Fueron frecuentes las dificultades, por todos los canales que tenía a su alcance, que puso la CROM, con la ayuda gubernamental, para restar fuerza y difusión a su gran rival, la Confederación General de Trabajadores, de tendencia anarcosindicalista: los choques entre "rojos" -los cegetistas- y los "amarillos" fueron haciéndose cada vez más comunes y sangrientos, solapados por las autoridades; pues la central moronista se infiltraba en los centros dominados por la CGT, armando pandillas de provocadores y debilitando a los sindicatos ahí creados mediante el terrorismo (15). Este trabajo quiere mostrar en todos sus detalles el desarrollo de las tácticas cromistas para apoderarse de todos los espacios que escapaban a su control.

La CROM fortificaba también su poder gracias al singular papel que jugó en el extranjero, sacando provecho de la situación en la época en que eran frágiles las relaciones del gobierno emanado de la Revolución con los de otros países. Efectivamente, desde sus comienzos la CROM trató estrechamente con la American Federation of Labor, la conservadora central sindical de los Estados Unidos. Como señala Carr, "la esperanza de persuadir al movimiento obrero y al gobierno mexicano de apoyar a los aliados, y en parte el deseo de ejercer una tutela estadounidense moderadora sobre -

el movimiento obrero de México y de los demás países latinoamericanos fué lo que hizo surgir la diplomacia de la AFL — más allá de sus fronteras".(16). Esta central, muy ligada con el gobierno norteamericano, y en especial con el de Wilson, pretendía extender su influencia sobre una federación latinoamericana, que fué fundada en Laredo en 1918, conjuntamente por la CROM y por la AFL. Durante una década, a partir de entonces, se sucederían continuas reuniones y congresos conjuntos de ambas organizaciones, sobre todo mientras vivió el líder americano Samuel Gompers. Ello fue un factor ideológico más de ruptura entre anarcosindicalistas y cromistas, puesto que aquellos conservaban un profundo sentimiento pacifista que tenía poco que ver con los intereses de la AFL y del gobierno de Washington.

La Pan American Federation of Labor, como se llamó esa unión que pretendía ser continental y que llegó a instaurarse en Canadá, Panamá, Guatemala y Nicaragua, además de México y Estados Unidos, tendía a luchar contra el bolchevismo y las ideas opuestas al capital, a crear sindicatos de oficio, y de bancos obreros, sosteniendo al capitalismo norteamericano. Como decía de modo un tanto lapidario un periódico comunista, "es la colaboración estrecha entre diversas organizaciones obreras, entre diversos gobiernos, es el triunfo de la doctrina Monroe en el campo del trabajo".(17).

La ayuda que la AFL concedió al gobierno mexicano a través de la CROM no fué poca: sirvió de intermediario y de modo de presión sobre el gobierno americano para que éste reconociera al gobierno de Obregón; envió observadores favorables a las conferencias de Bucareli, que prepararon el reconocimiento; y más que nada en los días de la rebelión de la huertista impidió en los puestos norteamericanos la provisión y el envío de armas a los sublevados.(18).

Asimismo, la fuerza de la CROM en el gobierno es notoria por el nombramiento de agregados obreros a las legaciones diplomáticas de nuestro país, que lucharían porque las organizaciones obreras ingresaran en la Pan American Federation of

Labor (que pretendía de ese modo convertirse en asociación mundial), y servirían de "agentes de relaciones públicas" de los regímenes posrevolucionarios (19).

La CGT.

A pesar de su rápido desarrollo, del apoyo oficial y de sus medios de consolidación, la CROM no dominó de modo absoluto e inmediato el panorama sindical mexicano. Tuvo que enfrentarse durante largo tiempo a las numerosas y activas organizaciones que recogían la vieja tradición anarco-sindicalista de los comienzos de siglo.

El anarcosindicalismo, ligado a las primeras fases del desarrollo del capitalismo industrial, se fortificó con el surgimiento de numerosos grupos sindicales al triunfo de la Revolución Constitucionalista y el apoyo dado a la Casa del Obrero Mundial, principalmente en los más importantes centros industriales. Al decir de Córdova, que ha estudiado el anarquismo mexicano en este período.

"ellos contribuyeron a mantener y a avivar el ideal anarquista, al mismo tiempo que el régimen emanado de la Revolución echaba sus redes sobre todas las clases sociales para incorporarlas en una poderosa máquina estatal. Son ellos los primeros en criticar a la Constitución de 1917, a las instituciones sociales, a las tácticas imperialistas de Gompers, a los obreros atraídos por las curules y en una palabra a la fracasada Revolución mexicana" (19).

Vieron entonces la necesidad de reunirse y organizar una federación que armonizara sólidamente a los gremios y sostuvieron sus luchas: así se realiza un congreso en Veracruz, en marzo de 1916, en el que firma un pacto de solidaridad y de sostenimiento de los grandes principios anarcosindicalistas: en base a la lucha de clases trabajan por la socialización de los medios de producción; en su lucha contra el capital, utilizan los medios de acción directa y excluyéndose la acción política (esto es, la adhesión a un partido guber-

amental o administrativo), negándose la participación a cualquier individuo o grupo que así lo hiciera (20). En Tampico, en el congreso de octubre de 1917, como ya se ha notado, comienzan a aparecer las diferencias con ciertos líderes, cuya tendencia colaboracionista empezaba a ser clara: el grupo anarquista Fuerza y Cerebro denunció los pactos de los moronistas con la AFL. Y no obstante ser el congreso de Saltillo organizado por una fuerza oficial, los anarcosindicalistas acudieron a él para seguir haciendo sentir su poderío e impedir cualquier maniobra en su contra (21): de ahí la apariencia mediadora que tuvieron las resoluciones del congreso de Saltillo y los comienzos de la CROM.

Sin embargo, pronto fueron evidentes los senderos por los que el líder Morones quería llevar a la CROM. Un gran número de organizaciones, entre las cuales estaban las de panaderos y la de tranviarios, separándose de ella, forman en 1919 el Cuerpo Central de Trabajadores de la Región Mexicana, que nunca funcionó realmente. Aparecieron también, desligados de la CROM, un Grupo Marxista Rojo -ligado a la II Internacional y la Federación Comunista del Proletariado- que daría lugar al Partido Comunista: con ellas se organizó la Gran Convención Radical Roja, en febrero de 1921, de la cual surgiría la Confederación General de Trabajadores (CGT). Estuvieron representadas en ella 35 delegaciones, cuyo origen podría dar cuenta de la difusión que tuvo la CGT en sus principios: del DF, 19; de Veracruz, 5; de Tampico, 3; de Jalisco, 2; y de San Luis Potosí, Baja California (norte) Sonora, Puebla, Yucatán y Guanajuato, uno (22).

En sus bases constitucionales la CGT se formaba:-

"para poder defender y educarnos, así como para poder conquistar la completa emancipación de los obreros y campesinos; aceptamos como principio fundamental la lucha de clases, reconociendo que no hay nada en común entre la clase laborante y la clase explotada, sostenemos como aspiración suprema el Comunismo Libertario, como táctica de lucha la Acción Directa, que implica exclusión de toda clase de acción política, y el sistema racionalista -

para la instrucción del pueblo trabajador"(23).

La CGT tenía una organización muy similar a la de la CROM; el órgano supremo era el consejo general, integrado por representantes de las organizaciones, quienes eligían un consejo de la confederación, que tenía la representatividad de la CGT, y un secretariado de la confederación con diversos secretarios (prensa y propaganda, organización, hacienda), así como comisiones circunstanciales. Sus ingresos se obtenían por cuotas voluntarias y a veces mediante contribuciones especiales, lo cual causaba una continua inestabilidad financiera"(24).

En tanto la educación era una de los más importantes medios de acción directa, la propaganda ocupaba un renglón entre las actividades cegetistas: el local de Uruguay 25, frente al cual se produjo una terrible balacera durante la huelga de 1923 (25) era "un centro sindicalista libertario", como quedó dicho desde su apertura, en Junio de 1922, que "viene a defender principios, levantando el nivel de la pugna proletaria, que se engolfa frecuentemente en verdaderas mezquindades, por carencia de ideologías superiores a los individuos"(26): mítines, veladas y conferencias de todas las organizaciones cegetistas se sucedían ahí, publicándose además un periódico Nuestra Palabra, que primero fue el órgano de los tranviarios y luego pasó a ser el de toda la Confederación (27).

Si en el caso de la CROM el número de miembros es difícil de precisar, el de la CGY es aún más vago por el desconocimiento de los archivos cegetistas y de la cantidad de sindicalizados en cada una de sus organizaciones. Véase el siguiente cuadro, que integra los datos aparecidos en diversas fuentes:

L'Internationale syndicale Rouge.		<u>CROM</u>	<u>CGT</u>
1922	más de	70 000	20 000
1921			60 000
1926		85 000	12 000400 000
1927		200 000	20 000
1928		500 000	15 000'

	CROM.	CGT.	21
Correspondance Internationale.			
	1922	más de 60 000	
El Trabajador Lationoamericano.			
	1928	500 000	10 000
La Vanguardia	1926	900 000	
Labor	1925	más de 1 000 000	10 000
Lombardo T.	1926		15 000
López Villegas	1923		60 000
Valadés.	1921		menos 60 000
Clark			15 000-60 000
Baena.			12 000-15 000

Fuentes: (28).

Los números difieren mucho; lo que sí es seguro es que la CGT tuvo siempre un número de afiliados muy inferior al de CROM —aún si éste parece muy abultado—, y que disminuyó notablemente a partir de los años 1925-26, cuando la central —anarcosindicalista vió mermadas sus fuerzas por la represión y por el paso de muchas de sus agrupaciones a la CROM.

La CGT encontró su mayor influencia entre los obreros —textiles del D.F. en las fábricas situadas en la zona de San Angel y Tizapán y en algunas del Estado de México, que sumaban aproximadamente 6,000 afiliados. Los tranviarios y los panaderos también eran muy numerosos, siendo por lo menos —2500 y 1800 respectivamente. Además, la CGT aglutinaba a —pequeñas uniones muy combativas, aunque diseminadas. En —1923, la central controlaba pues muchas fábricas textiles —(La Magdalena, Sta. Teresa, La Hormiga, La Corona, La Alpina La Trinidad, El Salvador, en el D.F.; San Ildefonso, Río —Hondo, La Colmena y Barrón, en el Estado de Mexico), y la —denominada Federación Local de Trabajadores del D.F., Unión —de Mujeres Libertarias, Sindicato Industrial de Pintores y —del Ramo de la Construcción, Federación Sindical de Comer—cientes Externos de los Mercados del D.F. Sindicato de Dulce —ros, Pasteleros y Similares, Unión Sindical de Operarios Sas —tres, Sindicato de Obreras y Obreros de Perfumerías, Unión —de Resistencia de El Palacio de Hierro, Sindicato de Obreros

y Empleados de la Cia. Telefónica, Ericsson, Sindicato de Ebanistas y Similares, Sindicato Unico de Bañeros. En 1924, pertenecían a ella, además, el Sindicato Industrial de Oficios Varios de Los Mochis, el Sindicato de Obreros Panaderos y Bizcocheros de Nayarit, el Sindicato de Obreros de la Corsetería Francesa, el Sindicato de Campesinos J. Canek, el Sindicato de Zapateros de Tepic, el Sindicato de Inquilinos del D.F., la Fábrica de Hilados y Tejidos La Fama, la Fábrica de Hilados y Tejidos El Rosario. En suma, la CGT tenía sus enclaves más solidos en la zona metropolitana, en los sectores de servicios y en las industrias alimenticia y textil: muchos autores parecen estar de acuerdo en que el anarquismo adquirió mayor fuerza entre el proletariado de tradición urbana, mientras que tendencias socializantes o plenamente reformistas aparecen en los obreros recientemente salidos del medio rural, aún hacia grandes empresas (29).

Se transcribe a continuación, un informe de la tesorería de la Central -aparecido en su periódico, Nuestra Palabra, - que muestra, por un lado lo fluctuante de los ingresos voluntarios, y por el otro, el peso económico -y numérico y político- que tenían algunos sindicatos en la organización, como los dulceros, los tranviarios, los telefonistas y los empleados de El Palacio de Hierro, los cuales siempre aparecieron en la primera fila en movimientos y acciones emprendidos por la CGT:

Informe de Entradas.

Sindicato de Tráfico.	89	Fed. Obr. Ramo Text.	30
Dulceros.	50	Emp. El Palacio de H.	39.5
Curtidores.	2.10	Vta. de Estam. AIT.	10
Tipógrafos de la Modelo.	56.10	Varios.	35
Talleres (Tranvías).	133.30	Donaciones.	5
Obreros Petróleo.	100		
Fuente (30)		Total	\$ 706.00

Durante el período presidencial de Obregón, que fue cuando la CGT alcanzó más dinamismo y fuerza, las luchas que sostuvo contra la CROM y el poder estatal, las que alguien llamó "Las Pugnas de la Gleba", adquieren una ferocidad ex-

traordinaria, protagonizando toda esta época de la historia de los trabajadores mexicanos: esta lucha se dió en cada uno de los centros en los que la central oficialista pretendía imponerse.

Entre ambas organizaciones no había posibilidad alguna de contacto: primero, los anarcosindicalistas veían en los líderes "laboristas" ambiciones individuales que según ellos — eran diametralmente opuestas a las que debían tener los emancipadores a los trabajadores por un mero mejoramiento de salarios, al arbitrio de unos cuantos o según las modalidades impuestas por el Estado; finalmente, punto muy relacionado con el anterior, típicamente anarquista, era imposible conseguir el triunfo de la revolución y la emancipación de la clase obrera —lo único que debía contar— a partir del poder público, puesto que los intereses de aquella eran inconciliables, por naturaleza, con los del capital que invariablemente estaba representado por el gobierno (31).

La CGT se declaraba así completamente desligada de toda ambición gubernamental, y más aún de cualquier acción política, tomando como tal la relación con el poder. Un periódico anarquista de la zona petrolera del Golfo resumía así la intransigencia de la organización:

"La CGT constituye por sí una liga, que con nadie más quiere ver. No queremos servir de escalón a ningún partido, llámese éste agrarista, laborista o comunista. Por esta razón somos ANTIPOLITICOS. Y si no tenemos ligas con ningún partido político, muchos menos las tenemos con algún gobierno. No queremos más ser traicionados por los gobiernos; todos son iguales, aunque se llamen monarquistas, republicanos o socialistas. Por esta razón somos ANTIESTATISTAS. Y a hemos dicho lo que queremos: la tierra para los campesinos, las fábricas para los obreros; la libertad íntegra para todos... Lo que queremos es conquistar la tierra por nosotros mismos, por eso es que nuestra técnica es la Acción Directa; queremos conquistar la felicidad para todos, hombres y —

mujeres; queremos acabar con esta sociedad del privilegio y de los amos; del privilegio que siempre nos tendrá en la esclavitud y de los años que siempre nos tendrán subordinados. Por eso la CGT ha inscrito en su bandera una finalidad: el comunismo anarquista, ésto es, queremos de cada quien según sus facultades y para cada quien según sus necesidades"(32).

Pero en la realidad de las luchas cotidianas, la CGT se enfrentaba con su supuesto apolitisismo a las necesidades — políticas del momento, a un poder político que recuperaba las demandas y las organizaciones de un débil proletariado, queriendo conquistar una libertad ideal "por ellos mismos, desligados del proceso de colocación de las fuerzas sociales — por el Estado mexicano, y con una rebeldía indómita que continuas represiones irían minando paulatinamente. En este trabajo se tendrá un rico ejemplo de esa lucha. ¿Cómo respondían los anarcosindicalistas al esquirolaje de sus huelgas, al ataque de grupos armados, a la integración de la CROM — dentro del gobierno, a las retóricas declaraciones de los líderes "laboristas"? He aquí la respuesta de la CGT al presidente Obregón, en un intercambio de telegramas que siguió a la sangrienta represión de obreros textiles, en octubre de 1922, llamada la matanza de San Angel:

"Desde luego nosotros estamos compenetrados de la verdad fundamental de que 'no hay ni puede haber gobiernos buenos'. La sola palabra "Gobierno" significa 'abuso'. Sin ir muy lejos, a través de las reivindicaciones proletarias y sin necesidad de repetir en esta ocasión lo que han escrito en todas las épocas los hombres más cultos y desinteresados — acerca de la función orgánica y sociológica de los gobiernos, ¿podría usted decirnos sinceramente, señor Obregón, qué de bueno ha hecho por nosotros el Ejecutivo a su cargo?.

"Nosotros no imploramos ayuda, ciudadano Obregón. Dejados continuar serenamente nuestras luchas; sin compromisos — ni humillaciones. O atropellados, si quereis.... La CGT — no es organización política: es rebelde, antiestatal y libertaria. No predica la paz y la armonía entre lobos y ove-

l jás..." (33).

Fue bastante común, por lo demás, en estos años, y en ocasión de las señaladas ocasiones, esta comunicación entre huelguistas derrotados y fuerzas represoras, abundantes en florida retórica y en conceptos morales.

En 1924, la CGT pretende alcanzar objetivos más remotos, ilimitados y absolutos: en su congreso obrero textil, reclaman un pliego de peticiones que en caso de no ser aceptado llevaría, en unos cuantos días, a la incautación de las fábricas. Obviamente, en pleno período de "reconstrucción", tales amenazas despertaron una tormenta de declaraciones de los atemorizados industriales; por su parte el secretario de Gobernación amenazó ante la acción directa de los anarcosindicalistas con la acción militar que él consideraba — como — también Morones, en su famoso discurso que precedió al asesinato de un senador opositor— como su acción directa. Un mes después, el ambicioso plan tan trascendente, de haberse llevado a cabo, no había pasado de algunos paros generales de hilanderos (34).

Si bien tanto los grupos comunistas como los anarquistas se oponían al colaboracionismo de clases, los planteamientos que sobre el Estado hacían los segundos son importantes para comprender el por qué del alejamiento de ambos grupos, poco tiempo después de la fundación de la CGT. Los comunistas luchaban por la adhesión definitiva a la Internacional Sindical Roja y a la III Internacional. En el congreso de septiembre de 1921, los anarquistas consiguieron apoderarse del "Comité Directivo"; de 71 delegados a ese congreso, los comunistas eran sólo 25, minoría que se había debilitado por la Expulsión, del país unos meses antes, de los dirigentes extranjeros de la central, entre los que había muchos comunistas. Se ratificó entonces el desligamiento de la CGT de toda acción política (35).

Posteriormente se expulsó también a un grupo en el que destacaban R. Salazar y J. Escobedo: algunos lo han considerado como la facción conservadora, opuesta al anarconsica-

lismo y por ello eliminada (36), aunque las razones que se dan al respecto son contradictorias; otras fuentes hablan de presuntos compromisos políticos que tenían los expulsados — con el Secretario de Hacienda, Adolfo de la Huerta, ya presidenciable (37).

"Al acordar la desligación definitiva de la Internacional Sindical Roja — escribía el periódico cegetista —, el instrumento gremialista del oprobioso bolchevique, se acordó la adhesión en principio a la Internacional de Berlín... La adhesión moral dada a Berlín en el 2do. Congreso pasó a discusión al celebrarse el próximo pasado diciembre el 3er. — Congreso. Unánimemente los delegados aprobaron la adhesión plena a la Asociación Internacional de Trabajadores"(38).

En la reunión mundial de esta asociación, los mexicanos propondrían la cotización libre porque la asociación no debía vivir de sus cotizaciones "sino de sus principios anarquistas"(39). La AIT se trasladó después a Amsterdam.

Fué entre 1922 y 1925 cuando la CGT alcanzó probablemente su mayor fuerza y difusión, siendo los conflictos sociales que protagonizó extremadamente importantes: los de la industria textil de San Angel en octubre de 1922; los panaderos en marzo de 1923; la convención textil y sus resoluciones, de cuya trascendencia se habló anteriormente; la prolongada huelga contra la compañía petrolera El Aguila, en ese mismo año; los conflictos de hilanderos de La Magdalena, y de panaderos, a fines de 1925; por supuesto, además, los tranviarios del D.F.(40). A partir de su 5o. Congreso, la CGT tuvo especial interés en los trabajadores del campo: se trabaron nexos con las ligas agrarias, y en 1926 se organizó un congreso campesino en Guadalajara (41).

Con el "empaquetamiento" de las demandas obreras y de las organizaciones sindicales, y la implacable represión del aparato Estado-CROM, el vigor y el tamaño de la Central anarcosindicalista fueron disminuyendo. En los años en que escribió su libro, Marjorie Clark anotaba ya que :

"En pocos años la CGT se volvió definitivamente más conservadora. Se ha seguido llamando así misma anarquista, pero en la actualidad (1934) no es apenas más que trade-unionista, ligeramente matizada de sindicalismo... es un conglomerado de sindicatos extremadamente desmembrado, sin disciplina y casi totalmente carente de liderazgo efectivo" (42).

La CGT nunca contó con el apoyo estatal que le hubiera permitido solidificar una organización nacional fuerte: la falta de comunicaciones y el aislamiento de algunos sindicatos sin duda impidió a la central crear una organización política con la cual defenderse; este desmembramiento fue apresurado, además por los fracasos de las azorosas y violentas huelgas que la hacían perder correligionarios -bien por el desconcierto del fracaso o bien porque pasaban a ser controladas por la CROM. Como otros factores para el debilitamiento de la CGT pueden considerarse las escisiones y diferencias en su seno -frecuentes y graves en los 30-, la absorción de algunos dirigentes nacionales (Araiza, por ejemplo) dentro de las estructuras estatales, y sobre todo la represión brutal de la que ya se han citado algunos casos (43). Por su parte, Guillermina Baena relaciona la decadencia de la CGT y del anarcosindicalismo en general:

"con las reformas que vive el Estado capitalista, después de la primera guerra mundial. Ciertamente tras la expedición de la Ley Federal del Trabajo (1931) en México resulta prácticamente imposible fundar y hacer actuar una organización basada en la concepción de la 'acción directa'"(44).

Quizá la convocatoria de la CGT a una huelga general en todo el país para celebrar el 50. aniversario de la central y por la conquista de la jornada de las seis horas, el 22 de febrero de 1927, será una de las últimas veces en que se verá actuar a la CGT como organización anarcosindicalista, -aún si se siga considerando como tal hasta 1938.

Para entonces, el sindicato de los tranviarios que, como

se ha visto, era uno de los puntales de la CGT habrá pasado bajo la férula de la CROM: este trabajo pretende estudiar — la etapa cegetista del sindicalismo de los tranviarios, y el proceso histórico —en sus diversos aspectos— a través del — cual fue neutralizado, "empaquetado". En cierto modo es un caso modelo, característico, de la propia destrucción de la auténtica CGT.

Otras organizaciones sindicales.

Para analizar el desenvolvimiento del sindicalismo tranviario era necesario estudiar en detalle como funcionaba y — cual fue la evolución histórica tanto de la CGT como de la — CROM, en tanto incidieron definitivamente en sus diversos — momentos. Para tener una cabal apreciación general del movimiento sindical en los años 20, nos parece útil incluir una breve reseña de otras agrupaciones sindicales, aún si los ~~tr~~ tranviarios no tuvieron relación directa con ellas.

a) Los comunistas y el sindicalismo.

Ha quedado visto cómo las organizaciones comunistas, animadas por muchos marxistas extranjeros, tuvieron gran participación en la fundación de la CGT, y cómo fueron expulsadas de ellas pocos meses más tarde. Paralelamente se había establecido el Partido Comunista (1919 es el año de su establecimiento). En sus primeros años la política del Partido era muy desconcertante por su frágil composición, su debilidad — ideológica y táctica, incapaz de enfrentar la realidad nacional — como sucedió, por ejemplo, ante los movimientos inquilinarios, de tanta importancia. En su primer congreso, el — Partido recomendaba no participar en los motines organizados por políticos y esperar el momento oportuno que él consideraría para aprovecharlos y transformarlos en "revolución social" (45); pero dos años más tarde, brindaban su apoyo primero a De la Huerta y, después de la rebelión que éste encabezó, a Obregón y Calles, consiguiendo una curul senatorial y criticando a los anarquistas por su desdén por las luchas políticas (48).

Como apuntan, en su biografía del Partido Comunista Me—

xicano, Márquez Fuentes y Rodríguez Araujo.

"en ese sentido el Partido Comunista volvió a caer nuevamente en el confusionismo político... no comprendieron — que la contraposición entre abstencionismo político —anar— quista— y participación política —reformista— eran contradic— torias con la posición sostenida por la Internacional Comu— nista que abogaba por una participación independiente del — poder público, de los gobiernos burgueses"(47).

A lo largo de la década, la Internacional de Sindicatos— Rojos intentó realizar una organización central única de — sindicatos, controlada por los comunistas, en la que actuaran todas las organizaciones de obreros, incluso los anarquistas y los reformistas, que de esta manera serían neutralizados — y que contrarrestara en América Latina la influencia de la — Pan American Federation of Labor. Pero los efectivos comu— nistas jamás fueron numerosos y las organizaciones locales — no tuvieron una dirección estable, como los mismos periódicos comunistas lo constataban. La Norteamericana Clark, — por su parte, consideraba que "el sentimiento entre las cla— ses trabajadores era general en el sentido de que el comunis— mo era un movimiento foráneo, poco aplicable a la situación— mexicana" (48).

Para nuestro trabajo, la revisión de la política de los— comunistas de los años 20 vale para precisar mejor el marco— táctico e ideológico en el que se movían los grupos de la — CGT, y para no confundir —como De la Cerda, por ejemplo— — unos y otros, aglutinándolos bajo la uniforme etiqueta de — "rojos" (49).

b) La Confederation Nacional Católica del Trabajo.

Existía otra central que se oponía a las relaciones de — la CROM con el equipo gobernante, y que tenía cierta fuerza— entre las agrupaciones laborales, la CNCT, surgida en 1922 — del interés que la Iglesia católica iba tomando por los pro— blemas del trabajo, considerados en su perspectiva como cues— tión moral y religiosa. Interés que remontaba ya a los prin—

cipios del siglo, cuando comenzaron a formarse organizaciones mutualistas y cooperativas, para no verse desplazada por los crecientes grupos socialistas. En 1920 se fundó el Secretariado Social Mexicano, pugnando por los principios de el artículo 123 y apoyándose en la encíclica Rerum Novarum. Según López Aparicio durante el gobierno obregonista, la CNCT llegó a contar 80 000 miembros, mientras que Carr hace variar la cifra entre 2 000 y 10 000 (50).

El sindicalismo católico pretendía responder a la creciente hegemonía anticlerical en algunos sectores, rurales principalmente u orientados por ideas anarquistas; consideraba que el obrero debía tener salarios justos, una jornada de trabajo limitada, la conservación de sus costumbres religiosas, y utilizaría la huelga justa sólo si con ésta se conservaba los derechos tanto de patronos como de trabajadores. M. Clark opina que "su acción se ejerció más bien en un sentido pasivo y negativo, más a menudo como rompedores de huelga que como organizadores... ninguna huelga fue lanzada por una organización católica" (51).

Durante el gobierno obregonista, la CROM fué respondiendo cada vez con mayor violencia a la acción de los grupos católicos llegando a producir graves zafarranchos en los que los católicos respondían también con la fuerza. Si bien las escaramuzas entre ambas partes no tuvieron mayores consecuencias en ese momento, y las relaciones entre la Iglesia y el Estado no llegaban todavía al enfrentamiento que caracterizaría el conflicto religioso de 1926-27, un anticlericalismo furibundo fué utilizado por muchos de los líderes y de los funcionarios del gobierno para mostrar una reputación de revolucionarios, y así ganar el apoyo de la clase obrera, sin tener que efectuar medidas radicales en su beneficio. Si efectivamente algunos grupos sindicales basaban su anticlericalismo en la política llevada por la Iglesia para sembrar antipatía en las organizaciones que no siguieran su credo, así como en las acciones violentas llevadas a cabo por algunos católicos, es evidente que el problema religioso tal y como fue llevado por la CROM y por el gobierno, cumplió la fun—

ción de un programa de edificación ideológica que no correspondió a acciones realmente revolucionarias, sino que pretendió politizar y utilizar a las masas. Como dice G. Palacios de estos años del período calista:

Es un momento de enorme importancia para la idea de la Revolución, la que tiene que enriquecerse a marchas forzadas en múltiples aspectos para no perder la batalla; esto, trasladado al futuro, constituirá la base de un aglutinamiento ideológico en torno al nacionalismo. Así, merced a la Iglesia, la idea de la Revolución adquiere su naturaleza de revolución ideológica"(52)

NOTAS .

- 1 Veáse infra, cap. IX
- 2 Barry Carr, El movimiento obrero y la política en México, 1910-1929, México, Secretaría de Educación Pública, 1976 (Col. Sep. Setentas). Vol. I, p121.
- 3 Rosendo Salazar, Las pugnas de la gleba, México, Edit. - Avante, 1923, p237.
- 4 CEHSMO/PHO /COM, III-4, p34 de la Transcripción.
- 5 Las resoluciones del Congreso de Saltillo, así como un estudio más preciso al respecto, pueden encontrarse en: Salazar, op cit, pp15-20; José Antonio Almazán, "El SME: de la desmovilización a la lucha", mecanografiado, pp25s
- 6 Roberto de la Cerda, Historia del Movimiento Obrero en México, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Sociales, 1961, p123.
- 6 Carr, op cit, vol I, pp141-149.
- 7 Ibid, pp179-182.
- 8 Julián Morales, El socialismo en México o sea la explotación del obrero mexicano (Episodios de la vida social obrera 1910-1923), Tacuba, Ed. Libertad y Trabajo, 1924, p.37.
- 9 AGN/OC exp. 106E, apud. Jean Meyer, "Los obreros en la Revolución Mexicana: los Batallones Rojos", Historia Mexicana, # 81, jul sep. 1971, p30.

- 10 Carr, op.cit, vol. II, p6.
- 11 Roger Bartra y José Rivera Castro. "El movimiento obrero en el período presidencial de Calles", inédito, p2.
- 12 Carr, op cit, vol II, pp6-10.
- 13 El Demócrata, 18 febrero 1922.
- 14 Bartra y Rivera Castro, art cit, p5; Carr, op. cit, vol-II, pp124ss.
- 15 Rosendo Salazar, Historia de las luchas proletarias en México 1923- 1936, México, Ed. Avante, 1938, passim; — Carr, Ibid, pp16-26.
- 16 Carr, Ibid, vol. I, p136, apud Harvey A. Levenstein, — Labour Organizations in the United States and México, A History of Their Relations. Greenwood Co., Westport, — 1971, p68.
- 17 Foster, "Le Congres de la Pan American Federation of — Labor", L'Internationals Syndicale Rouge, enero 1925, — pp17-23.
- 18 Levenstein, op cit, pp103-106; Marjorie Ruth Clark, — Organized Labor in México, Chapel Hill, The North Carolina University Press, 1934, p283.
- 19 Fernando Córdova Pérez, El movimiento anarquista en México 1911-1921, tesis, Facultad de Ciencias Políticas y — Sociales, UNAM, México, 1975, p183.
- 20 Leafar Agetro, Las luchas proletarias en Veracruz, Jalapa, Ed. Barricada, 1942, pp170ss; Alfonso López Aparicio El movimiento Obrero en México, México, Ed. Jus, 1952, — p162.
- 21 Córdova Pérez, op. cit, pp204ss.
- 22 Excelsior, 16 feb. 1921.
- 23 Bandera Roja, 15 may 1921, apud Córdova Pérez, op. cit, — p207; Salazar, Las Pugnas..., pp127-128; Clark, op cit, p67; Guillermina Baena, "La CGT, 1921-1931", Revista Mexicana de Ciencia Política, # 83, pp120-126; las resoluciones del Congreso de Febrero de 1921 pueden encontrarse en Luis Araiza, Historia del movimiento obrero mexicano, México, Casa del Obrero Mundial, 1965, vol.4, pp56ss
- 24 Baena, art cit, p126.

- 25 Véase infra, cap XI
- 26 Baena, art cit, p141.
- 27 Ibid, p142; esta autora habla además de un periódico, ca si personal de Araiza, Verbo Rojo y de otro que nunca se ha hallado, El Galeote.
- 28 L'Internationale Syndicale Rouge, 22 ene 1922, 15 dic. 1921, abr mayo, 1923, abril 1926, marzo 1927, dic. 1928; La Correspondance Internatioanale, 11 marz. 1922; El — Trabajador Latinoamericano, 30 sep. 1928; La Vanguardia, 26 oct 1924; Labor, 22 ago 1925; Vicente Lombardo Tole— dano, La libertad sindical en México, México, Talleres — Linotipográficos La Lucha, 1926, p137; Virginia López — Villegas, El movimiento obrero durante el cardenismo: — antecedentes, historia y estudio de sus luchas (1920- — 1940), tésis, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, México, 1976, p56; José C. Valadés, Historia de la Revól. Mexicana, Cuernavaca, Ed. Quezada, 1965, vol.VII, p208; Clark, op.cit. p84; Baena, art. cit. p127.
- 29 Salazar Historia..., p65; Baena, art.cit., pp127ss.
- 30 Nuestra Palabra, 26 jun 1924, apud Baena, art. cit., p137
- 31 Henri Dubief, Le syndicalisme revolutionnaire (testes cho isis), Paris, Armand Colin, 1969, pp9ss.
- 32 Sagitario, 20 marzo 1926, p4.
- 33 Salazar, Las pugnas...., p207 (también en AGN/OC 407521)
- 34 Salazar, Historia..., pp123-125; Excelsior, 20 febrero,- 13, 14, 15, 25 de marzo 1924.
- 35 Excelsior, 17 sep 1921.
- 36 Clark, op cit, p83; Almazán, op cit, p34; López Villegas op cit, p34.
- 37 Baena, art cit, p132; Jacinto Huitrón, Orígenes e Histo- ria del Movimiento Obrero en México, México, Editores — Mexicanos Unidos, 1974, p308.
- 38 Nuetra Palabra, 19 junio 1924.
- 39 Baena, art cit, p176.
- 40 Ibid, pp177ss.
- 41 Ibid, p170.
- 42 Clark, op cit, p83.
- 43 Bartra y Rivera, art cit, p11.

- 44 Baena, art cit, p168.
- 45 José C. Valadés, Revolución social o motín político, México, Biblioteca del Partido Comunista, 1922, pp3-4.
- 46 Harry Bernstein, "Marxism in México 1917-1925", Historia Mexicana, vol VII, # 4, abr jun 1958, passim.
- 47 Manuel Márquez Fuentes y Octavio Rodríguez Araujo, El — Partido Comunista Mexicano, México, Ed. El Caballito, — 1973, p98.
- 48 Clark, op cit, p80.
- 49 De la Cerda, op cit, p140: "la CGT recoge la tradición-anarquista, se declara apolítica y trata de luchar mediante un sindicato revolucionario, contra el régimen burgués, declarándose francamente comunista".
- 50 López Aparicio, op cit, p194; Carr, op cit, vol II, — p100.
- 51 Clark, op cit, p94.
- 52 Guillermo Palacios, La idea oficial de la Revolución Mexicana, tesis, El colegio de México, México, 1969, p342.

SEGUNDA PARTE.

LOS TRANVIARIOS, TRABAJADORES URBANOS.-

CAPITULO III

LA EXPANSION URBANA DE LA CIUDAD DE MEXICO Y SUS TRANVIAS.

Nacimiento de los tranvías en la Ciudad de México.

Durante el siglo XIX, los medios de transporte en la ciudad de México parecen haber sido las carrozas y los carruajes particulares, los carros de alquiler, el caballo, las canoas sobre los canales que aún quedaban en la ciudad; y en su segunda mitad, el ferrocarril, el tranvía y la bicicleta. Es evidente que la transportación colectiva, en las épocas en que la capital comenzó a expandirse, se hacía mediante el ferrocarril y el tranvía (1). Ambos dos pueden considerarse estrechamente ligados en sus orígenes, puesto que tendían a las mismas finalidades, con los mismos medios técnicos: los primeros ferrocarriles urbanos servirían para unir la ciudad con las poblaciones vecinas, y a veces eran inicios de vías más largas. Los primeros en ser instalados fueron el ferrocarril de Guadalupe Hidalgo y el de Tacubaya: la concesión para la construcción del primero fue otorgada desde una época temprana (1835) a Francisco Arrillaga, como primer tramo de la vía a Veracruz; pero, después de nuevas concesiones y sucesivas dificultades, no pudo ser inaugurado sino hasta 1857. En cuanto al ferrocarril de Tacubaya, fue construido por Jorge Luis Hammeken a partir de 1856, año de la concesión y puesto en funciones a principios de 1858.(2).

Esas dos vías férreas, aún sin ser propiamente tranvías, eran las primeras de una red de comunicación suburbana cuya expansión denota el crecimiento de la propia ciudad, sobre todo durante la República Restaurada: en 1866 la línea de Tacubaya es ampliada a Mixcoac y en 1869 hasta Tlalpan, en un proyecto que se continuaría hasta Chalco, y que interesaba mucho al gobierno juarista (3). En los años siguientes,-

el desarrollo de los tranvías aumentaría en el transporte de pasajeros y en el de carga, abarcaría otros servicios como el fúnebre y el carcelario, y llevaría a la elaboración de normas y reglamentos para su mejor funcionamiento, el primero de los cuales parece haber sido el de 1870 (4).

Las vías férreas se extendieron hacia lugares distantes, respondiendo a diversas necesidades; como apunta Vidrio,

"para permitir el acceso fácil y rápido a las villas, fincas y lugares de recreo que existían en las cercanías (los manantiales y el bosque de Chapultepec, las zonas residenciales de Tacubaya, Mixcoac, Churubusco, Coyoacán y Tlalpan, los paseos de Santa Anita, La Viga y Bucareli), y para ayudar a la producción industrial, transportando 'mano de obra' de los lugares más distantes, como en el caso de algunos capitalinos que iban a trabajar a lugares donde existían establecimientos industriales (Tlalpan, Azcapotzalco, Tlalnepantla). Los ferrocarriles y los tranvías fueron determinantes para la distribución de los productos que eran llevados a las ciudades donde se consumían o los puertos donde se exportaban materia prima y productos elaborados: Tlalpan, pero sobre todo Chalco" (5).

En las zonas urbanizadas se usaba el tranvía de mulitas, utilizándose el sistema de vapor para los trenes que iban a mayores distancias: el de Tacubaya, que partía del Zócalo usaba ambos sistemas, por ejemplo.

Papel del sistema Tranviario en el desarrollo de la capital.

No existe aún un estudio detallado y preciso del efecto real, del impacto que tuvo la expansión de la de tranvías en el desarrollo del Valle de México: habría que estudiar, -- similarmente al trabajo de Coastworth relativo al crecimiento de los ferrocarriles mexicanos durante el Porfiriato, -- cómo repercutió el transporte urbano en la región (6).

Pero es evidente que el ferrocarril tuvo una importancia

considerable en el desarrollo urbano al unir a la ciudad con los pueblos vecinos, permitir una gran movilidad social: el hecho de que México dejara de ser una población relativamente pequeña, de que se transportaran masivamente y a largas distancias a sus habitantes, incidió indudablemente en sus relaciones sociales, en la manera como se relacionaban y planteaban la vida cotidiana. La circulación de bienes eclesiásticos desamortizados y las obras de desecación del valle permitieron, además, la especulación y el uso del terreno que antes eran inaccesibles por la geografía o por la propiedad (7): así se desarrollaron nuevos fraccionamientos en torno a las estaciones y a las vías de ferrocarril, y en palabras de Morales,

"principalmente hacia los sectores surponiente y poniente hasta invadir los municipios de Tacuba y Tacubaya, el sector norte también se desarrolla aunque por otras causas y queda la ciudad unida a los municipios de Azcapotzalco y Guadalupe. La zona sur registra también algún crecimiento, pero el desarrollo hacia el sur y el sureste es mínimo... El oriente era salitroso hacia el sur y el sureste es mínimo... El oriente era salitroso, bajo, árido... la zona no estaba bien comunicada, sólo contaba con dos líneas de tranvías ya que las empresas privadas que recibían las concesiones preferían establecer este servicio donde mejor convenía a sus intereses o sea en lugares que constituían mejores mercados de demanda"(8).

A la necesidad de un análisis satisfactorio y detallado de la aparición de nuevas colonias intenta responder el trabajo de Vidrio (9): en efecto, dicho fenómeno, paralelo a la instalación de vías de transporte en el área urbana, no deriva simplemente de un crecimiento geográfico y demográfico aislado, sino que responde a determinaciones económico políticas.

Para nuestro objeto de estudio lo que es importante destacar es la primordial importancia que tiene el tranvía en el desarrollo de la ciudad de México. Al mismo tiempo que

promueve la creación de nuevos asentamientos integra a la vida urbana a los que ya existen, algunos de ellos distantes y con formas de vida agraria: la ciudad de México, entre 1858 y 1910 pasa de una superficie de 8.5 km², a 40.5 km², y de una población de 200 000 a 471 000 habitantes (10). El sistema de tranvías será el principal medio de transporte, el eje de comunicación del crecimiento económico de la capital a partir de la continua construcción de líneas y ramales impulsada bajo el Porfiriato.

En 1880 la agrupación de las líneas se extendía aproximadamente a 112 km, funcionando ya 140 vagones de pasajeros, 2 de correo, 16 carros fúnebres, 35 plataformas (11). En 1890 la extensión vial era de 176 km. Evidentemente, en esos años la red creció considerablemente: en 1899 los tranvías podían correr sobre 241 km., en 1907 sobre 257, y en 1910 sobre 290. A partir de 1917, en que el sistema alcanza 343 km., se estabiliza su desarrollo, presentando a partir de entonces ya sólo mínimas variaciones (12).

Este rápido crecimiento cuantitativo fue acompañado, en el apogeo de la época porfirista, por el cambio de sistema de tracción animal al de energía eléctrica; después de largas discusiones en torno a su conveniencia fueron aprobadas en 1896 e inauguradas en 1900 las primeras líneas eléctricas, que aplicaban el llamado "Trolley System", de hilo aéreo (13). Evidentemente su rapidez y eficiencia eran muy superiores al tranvía de mulitas, que fue posteriormente decayendo hasta desaparecer el último en 1932: la distancia entre Indianilla — hoy colonia de los Doctores — y Chapultepec podía cubrirse en siete minutos, y en seis la existente entre Chapultepec y Tacubaya; en zonas no urbanizadas el tren eléctrico era cinco o seis veces más rápido que el animal (14).

Además, los tranvías capitalinos mejoraban su seguridad y su comodidad, aún si no se llegaba a condiciones óptimas. Corrían trenes desde las 5 o 6 de la mañana en días laborales hasta pasadas las 21 horas y en algunas líneas hasta después de medianoche; en las horas pico pasaba un tren cada diez minutos, tardando en las horas de mayor espera no más

de media hora (15). Un visitante norteamericano, en un libro que tenía como objeto demostrar que México era un país necesitado y deseoso de capitales extranjeros, se ufaná en 1919 de que su capital tenga un "sistema de trolley-cars' igual — al que se encuentra en cualquier ciudad americana"(16).

Con el comienzo de este siglo se expidió un reglamento — de tráfico urbano que no sería reformado sino 23 años más — tarde (17). El sistema se consolidó aun más antes de 1910,— incrementándose las líneas y perfeccionándose el servicio, — con la adquisición de parte del consorcio británico canadien se que poseía también la generación y la distribución de — energía eléctrica en la región (18).

Para los años 20 se tienen cifras precisas, publicadas — por el Departamento de Estadística Nacional, que muestran — los efectivos a los que había llegado la expansión de la red tranviaria, en tres años sucesivos, importantes en este estudio, 1923, 1924 y 1925.

Cuadro 3. A.
Movimiento de Tranvías en el D.F.
diario.

	1923	1924	1925	1923	1924	1925
Kilometraje total	345.4	347.4	346.8			
Número de líneas.	47	47	47			
No. Carros mot pas.	95633	104614	105540	262	286	288
No. Carros Anim "	1429	1460	997	4	4	3
No. Car. Remol "	34187	35560	33436	94	97	92
No. Car. mot. ser. Fu.	8769	9984	10484	24	27	29
Tot. Pasajeros	102321628	98095605	85508334	280333	268021	234269
Tot. tonel carg	781401	632015	566428	2141	1727	1552
Ingr. Pasajes \$	11161526	10555686	9051734	30580	28841	24799
Ingr. p/carga \$	403013	351874	339050	1104	961	929

Fuente (19).

Del cuadro anterior es posible deducir que el sistema — de tranvías se ocupaba principalmente del transporte de pasajeros, más que del de carga. Por otra parte, si bien en — esos tres años el número total de carros de motor para pasajeros aumenta, y la extensión de la red se mantiene en las — mismas cifras, es notable como disminuye el total de pasajeros y de carga transportados, y consiguientemente los ingresos por ambos conceptos, en un período de gran crecimiento — demográfico de la ciudad de México. Así pues, el sistema — tranviario alcanza su máxima expansión en esos años, mostrando ya los primeros síntomas del progresivo colapso que lo — aquejaría en los años siguientes; muchas fuentes parecen acordarse en situar el principio alrededor de 1925. Mientras que la ciudad de México ha crecido demográficamente desde — entonces por lo menos veinte veces, el número de pasajeros transportados en el transporte eléctrico, hoy en día se ha — elevado apenas al doble (20).

El sistema de tranvías en los 20.

La Compañía de Tranvías de México cubría en 1924 cuarenta y siete líneas, urbanas y suburbanas. Los mapas de las — siguientes páginas presentan sus itinerarios: el primero — corresponde a la zona alimentada por la red urbana en 1912: — el trazado de las líneas de tranvías no parece haberse modificado demasiado entre ese año y la tercera década en la — zona urbana propiamente dicha. El mapa 3 A.C. el segundo, — data de 1929, cubriendo toda la región metropolitana: el — tamaño de la ciudad de 1912 —reducida casi al área señalada — en el mapa 3. B, faltando sólo pequeños apéndices en el — norte— puede ser confrontada con la expansión de las nuevas colonias durante las épocas de Obregón y Calles.

Mapa 3 B.

Líneas urbanas de tranvías de México D.F.

- 1 Roma Piedad.
- 2 Peralvillo Piedad.
- 3 Peralvillo Oaxaca.
- 4 Correo Roma.

- 5 Santa María Oaxaca,
- 6 Santa María Piedad.
- 7 Hospitales.
- 8 Niño Perdido.
- 9 Zaragoza.
- 10 Martínez.
- 11 Viga.
- 12 Granada.
- 13 Aviación.
- 14 San Rafael vía Correo.
- 15 Artes.
- 16 Colonia.
- 17 Santa María.
- 18 La Rosa.
- 19 Loreto.
- 20 Juárez.
- 21 Santiago.
- 22 Guerrero San Lázaro.

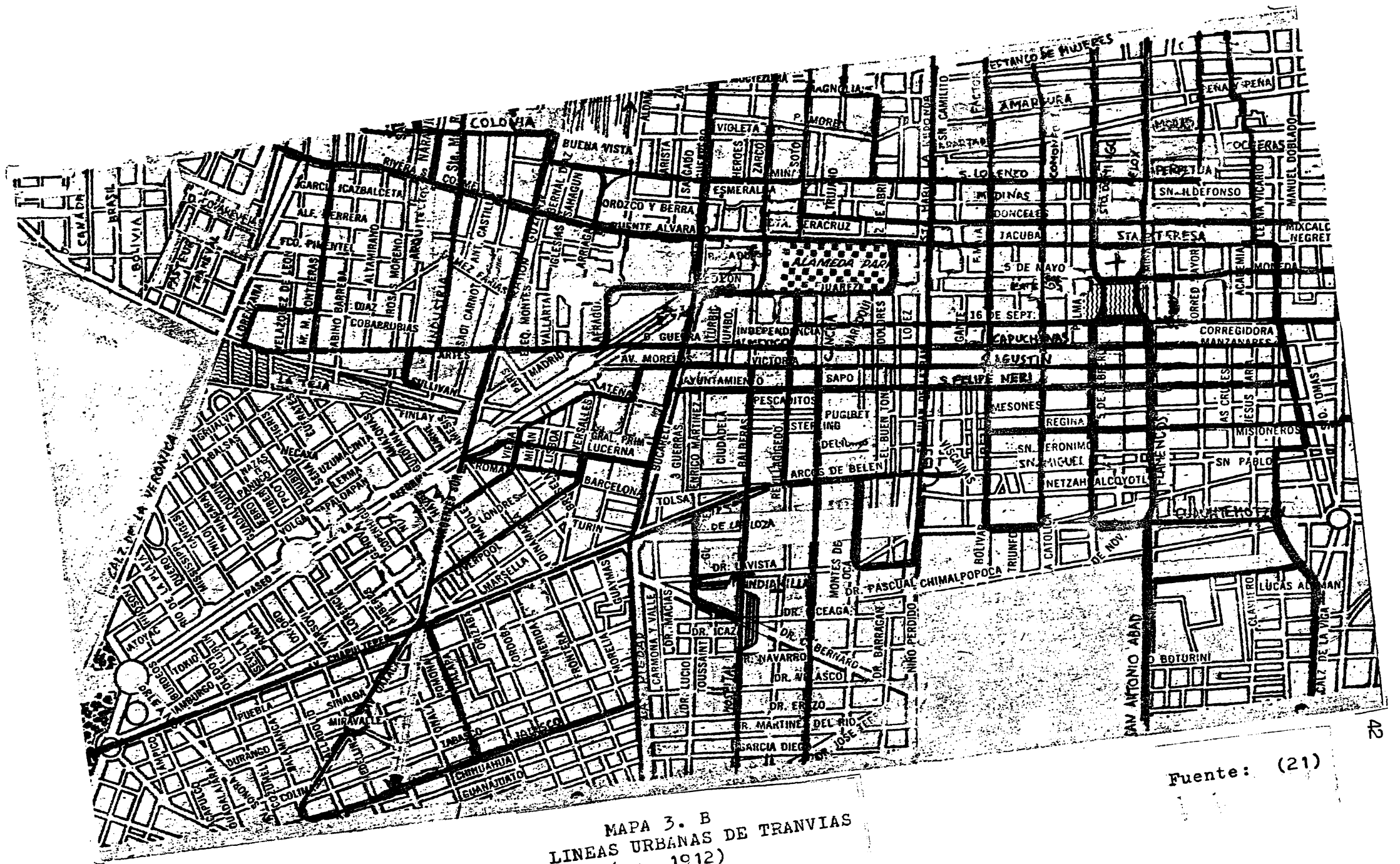
Véanse las siguientes
páginas.

Fuente : 21.

Mapa 3 C.

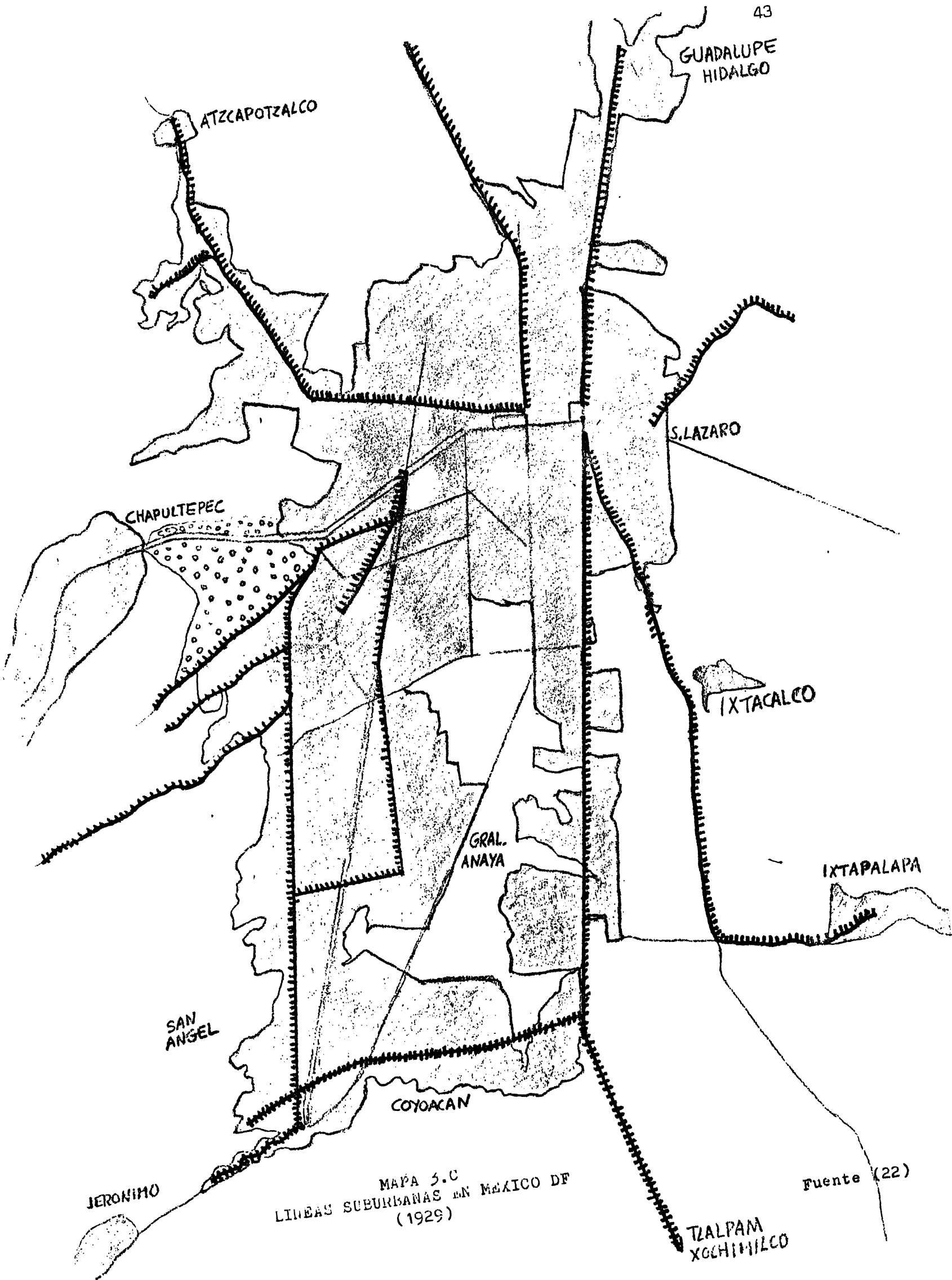
Líneas suburbanas de tranvías de México, D.F.

- | | |
|-----------------|---------------------|
| 1 Tizapañ | 16 Coyoacan. |
| 2 San Angel. | 17 Ixtapalapa. |
| 3 Miscoac. | 18 Guadalupe. |
| 4 Valle. | 19 Peñón. |
| 5 Tacubaya. | 20 San Fernando. |
| 6 Dolores. | 21 Tlalnepantla. |
| 7 Altavista. | 22 Los Reyes. |
| 8 La Venta. | 23 Azcapotzalco. |
| 9 La Piedad. | 24 Tacuba. |
| 10 Condesa. | 25 Panteón Español. |
| 11 Chapultepec. | |
| 12 Artificios. | |
| 13 Tulyehualco. | |
| 14 Xochimilco. | |
| 15 Tlalpan. | |



MAPA 3. B
 LINEAS URBANAS DE TRANVIAS
 (en 1912)

Fuente: (21)



Así pues, justamente a partir de estos años el avance — de la red de tranvías se detiene, y empieza el lento pero — seguro anquilosamiento de la empresa. No se adquirieron — más transportes, a pesar de las ganancias que pudo obtener, — ni se modernizó el equipo existente; según Sierra, los inte- reses de la compañía, extranjera, se orientaron hacia otros — campos que lo eran más redituables (la producción de Luz y — Fuerza Motriz) " a pesar de que en varias ocasiones los tra- bajadores exigieron la renovación del equipo y hasta llega- ron a impedir el levantamiento de vías y suspensión de servi- cio en algunas líneas " (23).

Además la comunicación tranviaria tuvo que enfrentarse a partir de la década de los 20 con la terrible competencia — que era el desarrollo de las líneas de camiones : para una — metrópoli que de 300 000 habitantes en 1900 había pasado a — casi el doble en 1928, cuya superficie citadina se había tri- plicado a lo largo de la tercera década (24), el sistema de — tranvías eléctricos fue completamente superado por el de los — camiones, que podían transitar rápidamente por las lejanas — colonias nuevas. Meyer muestra como :

"de 1925 en adelante el frenesí activista de los ayunta- mientos laboristas se correspondió perfectamente al cre- cimiento rápido de la metrópoli"(25): mientras que en — 1918 los carruajes eran más numerosos que los automóvi- les, diez años más tarde se prohibía el uso de coches — de caballo en las calles para facilitar el tránsito; en — 1924 entraba la Ford Motor Company al país, con la poste- rior y consecuente repercusión en la dependencia económi- ca; a principios de 1926 se planeaba un amplio programa — de pavimentación y apertura de nuevas calles y calzadas" — "(26).

Parecería que la Compañía de Tranvías intentó seguir con — servando la exclusividad casi absoluta del transporte colec- tivo con la utilización de autobuses de pasajeros y la crea- ción de nuevas líneas (27). Pero según algunos (28), dichos — proyectos fueron evitados por los camioneros, apoyados am—

pliamente por el general Alvaro Obregón, siendo retirados de la circulación los autobuses de la Compañía de Tranvías para destruirse amontonados como fierro viejo.

Conclusiones.

El tranvía, al principio ligado al ferrocarril, es el primer medio de transporte masivo en la Ciudad de México. Es primordial su papel como columna vertebral de la expansión urbana y por lo tanto de la vida económica y social de la capital. Así, los movimientos sociales que desarrollen los tranviarios serán muy importantes, en tanto repercuten grandemente en la vida económica de la capital de la República, y en tanto su fuerza social, como huan empresa que es la Compañía de Tranvías, es muy poderosa en el débil, si no es que inexistente, movimiento obrero de principios del siglo.

Es justamente durante la década de los 20 que comienza a expandirse el sistema de camiones urbanos. Apoyados directamente o no por los gobiernos laboristas, los camiones desplazarán paulatinamente a los tranvías como medio de transporte en la Ciudad de México; y consiguientemente, la fuerza esencial, con menos posibilidades de negociación, al dejar de ser los tranvías ún sector de punta en la economía metropolitana.

NOTAS

- 1 Manuel Vidrio, "Sistemas de transporte y expansión urbana", inédito, p371
- 2 AHA legajo 1038, exp 1, 2, 5; Ernesto De la Torre Villar, "El ferrocarril de Guadalupe: prehistoria de los tranvías", Historia mexicana #34, pp221-240; "El ferrocarril de Tacubaya", Historia mexicana, #35, pp377-390: estos artículos de De la Torre presentan rica documentación sobre el otorgamiento de las concesiones, los avatares de la construcción, las reacciones que provocó, e incluso detalles de las ceremonias de inauguración.
- 3 AHA, legajo 1038, exp 7; Carlos Sierra, Historia de los transportes eléctricos en México, México, Departamento del Distrito Federal, 1976, pp18-19
- 4 AHA, leg 1038, exp 4
- 5 Vidrio, op cit, p390
- 6 John Coastworth, El impacto económico de los ferrocarriles durante el Porfiriato, México, Secretaría de Educación Pública, 1976 (col. Sep Setentas), *passim*
- 7 Dolores Morales, "La expansión de la ciudad de México en el siglo XIX: el caso de los fraccionamientos" en Investigaciones sobre la historia de la ciudad de México, México, Departamento de Investigaciones Históricas, INAH, 1974 (Cuadernos de Trabajo), p80
- 8 Ibid, p 75
- 9 Vidrio, op cit
- 10 Morales, op cit, p74
- 11 Sierra, op cit, p24
- 12 Vidrio, op cit, p383
- 13 Ibid; Sierra, op cit, p30
- 14 Vidrio, op cit, p384
- 15 AHSCT, exp 3/256-1
- 16 Middleton, Industrial Mexico: 1919 Facts and Figures, New York, Dood, Mead and Co., 1919, p5
- 17 AHSCT exp 3/361-1
- 18 Véase infra, cap VI
- 19 Estadística Nacional, México, 15 sept 1926
- 20 Sierra, op cit, pp48, 58-60: En 1975 existían 327 km en buen estado de un total de 427 km de líneas de transporte eléctrico. El número de pasajeros ascendía a

188 693 000 en 1970	235 552 000 en 1973
199 482 000 en 1971	241 769 000 en 1974
213 688 000 en 1972	242 541 000 en 1975

para una ciudad que supera con creces una población de diez millones de habitantes. Al compararse la relación entre el número de pasajeros de tranvías y la población capitalina, que en los años 20 tenía alrededor de 500 000 habitantes, es claro pues el primordial papel que jugaba como medio de transportación masiva y la desaparición en los años posteriores de dicha posición. Cabe hacerse notar que estas cifras corresponden a los años en que se produjo un importante esfuerzo por parte del gobierno de renovación y dinamización del sistema.

- 21 Plano de la ciudad de México, Compañía Litográfica y Tipográfica, México, 1912
- 22 Atlas General del Distrito Federal, Tomo II, Talleres Gráficos de la Nación, México, 1930.
- 23 Sierra, op cit, p38
- 24 Jean Meyer, "La ciudad de México, ex de los Palacios", Historia de la Revolución Mexicana, vol 10, México, 1977, p279
- 25 Ibid, p273
- 26 Ibid, p279
- 27 AGN/OC exp 803A32 caja 231: el gerente de la Compañía de Tranvías insiste en sendas cartas enviadas el Presidente Obregón que se le den facilidades para el servicio de autobuses, aunque no se le permita el manejo de "rutas especiales"; Filiberto García Briseño, "Reportaje sobre la historia de los tranvías", El Popular, 4 agosto 1952
- 28 Ibid. Entrevista del autor con Filiberto García Briseño, 2 oct 1977

CAPITULO IV
LOS TRANVIARIOS COMO GRUPO SOCIAL.

Expansión Urbana y Migración Rural.

Son factores del proceso de urbanización el crecimiento natural de la población urbana, la expansión física de las ciudades -resultado de la movilización de población y de actividades del centro de las metrópolis hacia su periferia- y la migración rural. En el apartado anterior se ha visto como la Ciudad de México crece en población y su superficie, y el papel tan importante que juega el tranvía en dicho proceso, papel que se eclipsa a partir de los años 20.

En cuanto a la migración de la población rural hacia las ciudades, es también un factor muy importante. Sus causas radican principalmente: (1) en una inadecuada tenencia de la tierra; 2) en una fuerte presión demográfica; 3) en mayores oportunidades ofrecidas en las zonas urbanas; y 4) en las esperanzas de alcanzar mejores niveles de vida (19). En el caso del México posrevolucionario debe también considerarse como fundamental la búsqueda de seguridad y de fuentes de trabajo para las personas, puesto que con los años de guerra se había empobrecido el agro, produciéndose carestías y escasez, y habíase desprendido de las antiguas formas económicas y sociales gran parte del campesinado, que vino a integrarse a las capas de desocupados urbanos (20). Como muestra un estudio demográfico elaborado por El Colegio de México,

"de esta manera, la Ciudad de México se constituyó en el principal centro de refugio de la población campesina — y especialmente de la proveniente de las ciudades de menor tamaño que migró hacia la capital. Lo anterior se manifiesta claramente en el hecho de que la población de la parte urbana de la Ciudad de México representó en el periodo 1910-1921 el 60% del incremento bruto de la población urbana en todo el país, en comparación con los decenios restantes en que el porcentaje de absorción fue significativamente menor... La terminación del movimiento revolucionario redujo la necesidad de refugiarse ex—

clusivamente en la Ciudad de México. Disminuyó así la — muy elevada absorción que la capital ejerció en el incremento de la población urbana total del país"(31).

Es útil, a este respecto, ver como los índices de crecimiento de la población, a partir de 1900, señalan el descomunal proceso de crecimiento del D.F. en relación al resto del país, la llamada macrocefalia de la capital. Es conocida la baja demográfica causada por la lucha armada: pero si en el país la población disminuye en un 6% entre 1910 y 1921, en cambio su capital ve crecer su población en un 26%. En la tercera década, el aumento nacional es de un 16% mientras — que el del Distrito Federal es de 35%. Este proceso ha seguido la misma proporción en las décadas posteriores, con — una etapa de aun mayor concentración urbana en los 40, y se explica evidentemente por la migración rural (ver cuadro 4-A)

Cuadro 4-A.

Indíces de crecimiento de la población, por zonas

	E. U. Mex.	D. F.
1910	100	100
1921	94 (-6%)	126 (+26%).
1930	109 (+16%)	171 (+35%).
1940	130 (+19%)	244 (+42%).
1950	170 (+30%)	420 (+72%).
1960	230 (+35%)	676 (+60%).
1970	318 (+38%)	954 (+41%).

N.B. El índice corresponde al crecimiento en función de la población en 1910 (índice 100). El porcentaje calcula el crecimiento — sobre la década anterior.

Fuente (4).

Origen económico social de los trabajadores.

Hay que considerar la migración rural como factor notable dentro del proceso de urbanización, de incremento demográfico, de la importancia de determinados servicios públicos.

Pero por otra parte, la migración rural incide también - en el funcionamiento de la Compañía de Tranvías de México en tanto parece ser que la mayoría de sus trabajadores no habían nacido en el D.F. (5). Tomándose como muestra selectiva 21 expedientes de trabajadores ingresados en la empresa entre - 1915 y 1929, ocho nacieron en la Ciudad de México, mientras - que otros ocho provienen del centro del país (Guajalajara, - Querétaro, Michoacán, Jalisco), tres del Estado de México y - solo uno de Veracruz y otro de Oaxaca (6).

Estadísticas elaboradas sobre el origen social y geográfico de los trabajadores revelarían con precisión su paso - del mundo rural a la industria y permitirían esbozar hipóte- sis sobre la conservación de actitudes ligadas a formas tra- dicionales de vida social y económico, y sobre la existencia o no de una conciencia plenamente proletaria en los tranvia- rios y en los primeros grupos organizados en las ciudades - urbanas: la historia de la formación de la clase obrera - mexicana está aún por hacerse.

En los tranviarios, si bien aparentemente una gran parte provenía de la provincia, el hecho de que trabajaran en un - sector moderno y completamente alejado del campo y de la - agricultura tradicional - como no sucedió en zonas industria- les nuevas, cercanas a regiones agrícolas - permite su - poner que se trataba de un grupo social con formas de vida - urbanas; esto es, los trabajadores de tranvías no presenta- rían las características de muchos grupos de artesanos u - obreros industriales que estaban aún ligados al agro, los - que algún autor ha denominado "campesinos-artesanos"(7). - Tales suposiciones están además fundadas en la revisión, - aunque solo sea como muestra restringida, de los empleos por los que pasaron antes de ingresar a la compañía de Tranvías- de México, de su movilidad social. Se puede decir que en la mayoría de estos casos los trabajadores no tenían especiali- zación alguna en el empleo que iban a ocupar; y que en todos, excepto uno -el peon de vía permanente-, habían trabajado en labores de índole citadina. Cabe señalar que dos de nuestros casos estudiados habían pasado una temporada en los Estados-

Unidos, dentro de la gran corriente migratoria hacia el país vecino durante los años de lucha armada.

Cuadro 2.3.B
Movilidad social de los tranviarios
(algunos casos).

Edad al ingresar a la empresa.	Empleo(s) anterior(es)	Empleo al ingresar a la empresa.
22	Mozo(1año), Ensuelador en fábrica de calzado- (4a).	Peón Vía Permanente
22	Peón ambulante.	Peón Vía Permanente
18	Maestro de talleres, Sombrero, Mecánico Tor-	Mecánico de Talleres
19	En diferentes obras	Trolero fúnebre.
21	Albañil (5a).	Motorista
36 mujer separada.	Telefonista Cía Ericson (6a).	Telefonista.
25 mujer soltera	Empleada en tiendas(6a)	Empleada Tesorería
25	Chofer(2años)Mecánico (5a).	Mecánico.
18	Ayudante en comercio.	Electricista Talleres (repar).
20	Agricultor, Tejedor(1a) artesano en fábrica — camas (1 año).	Peón línea elevada.
20	- -	Conductor.
22	Estados Unidos(comercio)	Almacenes.
24	Dibujante(8años).	Empleado tesorería
19	Perfumería(cartonería)	Ayudante aislador-talleres.
22	Empleado: carpintería(7a). comercio (2a), Estados Unidos (1a).	Conductor.
21	Carpintero mecánico(7a), ayudante de cadenero(4a)	Cadenero.

20	Ayudante de postero y de manejador (?) (4 a).	Ayudante de armador
23	Peón.	Peón.
16	Carpintero.	Carpintero.
22	Empleado de biscochería.	Conductor.

Fuente: (8).

Finalmente cabe notarse que casi todos estos trabajado-
res entraron; todos; a la empresa entre 16 y 25 años.

En resumen y sin pretender generalizaciones audaces a —
partir de una muestra que sólo pretende ser ilustrativa, —
podríamos apuntar las siguientes consideraciones: Los tran-
sviarios provenían en gran parte del flujo rural que se pro-
dujo sobre todo en los años de lucha armada; procedían de —
poblaciones pequeñas en muchos casos, pero no habían sido —
anteriormente agricultores, ni tenían nexos con la vida agrí-
cola; habiendo trabajado en diversos sectores, no poseían una
especialización en su oficio, lo cual podría haberles llevado
a una conciencia gremial de índole artesanal más sólida.

NOTAS.

- 1 El Colegio de México, Centro de Estudios Económicos y De-
mográficos, Dinámica de la Población en México, México, —
El Colegio de México, 1970, p176.
- 2 Sergio de la Peña, "Estructuras de clase y desarrollo —
del capitalismo 1910-1975", artículo mecanografiado, p30.
- 3 El Colegio de México, op cit, p123
- 4 Moisés González Navarro, Población y Sociedad, México, —
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, 1974 —
(Serie Estudios), vol I, p48.
- 5 Entrevista del autor con Filiberto García Briseño, 2 oc-
tubre 1977 y 10 marzo 1978.
- 6 Ibid; ASTE, exp. jubilados 45, 48, 52, 74, 80, 98, 122, —
147, 171, 246, 256, 377, 533, 576, 639, 734, 833, 1100.
- 7 Barry Carr. El movimiento obrero y la política en México
1910-1929, México, Secretaría de Educación Pública, 1976-
(Col. Sep. Setentas), vol. I, pp20-23.
- 8 Véase nota 6.

CAPITULO V

LOS TRANVIARIOS CAPITALINOS EN LA ESTRUCTURA ECONOMICO SOCIAL

Para analizar la participación política de los tranviarios dentro del movimiento obrero, es indispensable situar este grupo social dentro de la estructura económico social, y detectar en que condiciones específicas enfrentaban la lucha sindicalista, y eventualmente plantear hipótesis sobre las razones, perspectivas e importancia económica de sus movimientos reivindicativos.

Con tal objeto se tomará como principal indicador el salario, dado que es el precio expresado en dinero del valor de la fuerza de trabajo, precio socialmente fijado en el mercado. En una primera parte se esbozará la evolución del salario a lo largo del período que nos ocupa, para deslindar la importancia que pudieron tener los movimientos reivindicativos en dicha evolución. En segundo lugar, se presentarán detallada y ampliamente los niveles remunerativos que corresponden a los años que ocupan básicamente este estudio, para revisar las características de los diversos sectores al interior de la empresa. Finalmente, se compararán las medias salariales en este período con las correspondientes a otras empresas tranviarias (de ciudades de provincia), a diversos casos en la industria del transporte del Valle de México, y en fin a otros sectores.

Pero la revisión aislada del salario nominal es incompleta: no permite ver en qué medida ese precio pagado por el capitalista al trabajador permite a éste la reproducción de su fuerza de trabajo, para poder seguir vendiéndola. Es necesario así considerar un salario real, salario que debe aplicarse a la adquisición de los medios de subsistencia necesarios. En la última parte del capítulo se aprecia, someramente por carecer de un material documental e instrumental más preciso, la evolución del salario real entre los tranviarios del D.F.

Los salarios de los tranviarios del D.F.

En base a los informes presentados a la Secretaría de —

Comunicaciones y Transportes por la Compañía de Tranvías de México es posible elaborar un cuadro sumario que muestre la evolución de los salarios de algunas categorías dentro de la empresa -seleccionadas por su importancia numérica -entre -- 1898 y 1927.

Evolución de los salarios en la Compañía de Tranvías de México

	inspectores	conductores	peones	mecánicos	carpinteros	pintores	motoristas
1898		0.10					0.17-0.22
1900	0.10		<u>0.44-0.5</u>		<u>0.75-2.5</u>		0.15
1901	<u>1.2-2.</u>		id		id		id
1902	<u>2.4</u>	0.10			<u>0.9 -2.</u>		0.15-0.22
1903	id	id					id
1904	id	id	<u>0.75</u>	<u>2.2-3</u>	<u>1.75</u>	<u>1.25-2</u>	id
1905	<u>2.5-3</u>	0.15		<u>3</u>	<u>2.5</u>	<u>2</u>	id
1908	<u>0.25</u>	0.15-2		<u>2-4</u>	<u>2.5-3</u>	<u>1.5 -3</u>	0.17-0.24
1910	id	0.15		0.1-0.35	0.2-0.35	0.1-0.25	id
1914	0.27	0.18-0.2		0.1-0.35	0.1-0.35	0.12-0.3	0.20-0.25
1917	0.35	0.23-0.26	<u>5.2-1.25</u>	0.25-0.7	0.25-0.7	0.25-0.7	0.26-0.33
1918	id	id		0.22-0.5	0.18-0.5	0.18-0.5	id
1919	0.44	0.34-0.36	<u>1.5-1.71</u>	0.19	0.23	0.31	0.37-0.54
1920	0.66	0.51-0.54	<u>1.5-2.25</u>	0.19-0.9	0.35-0.9	0.47-0.72	0.56-0.81
1921	id	id	id	0.2 -0.9	0.42-0.9	id	0.56-0.63
1922	id	id	id	id	id	id	id
1923	id	id	id	id	id	id	id
1924	id	id	id	id	0.20-0.9	id	id
1925	id	id	id	id	id	id	id
1926	id	id	id	0.42-0.9	0.42-0.9	0.6-0.72	id
1927	id	id	id	0.60-0.9	id	0.6-0.9	id

Cuadro 5.A.

Fuentes: (1)

NB: Las cifras subrayadas corresponden al salario por día. Las demás apuntan el salario por hora. Ambas cifras en pesos de la época.

Id=igual que el anterior

Los cambios más significativos pueden observarse entre 1901 y 1902, y entre 1905 y 1908, para algunas de las categorías consideradas. Según de la Torre (2), hubo una huelga en 1901 que pedía aumento de los salarios; y con el movimiento de 1906-1907 se aumentaron los sueldos. También se aprecia en el cuadro un cambio importante entre 1910 y 1917: — independientemente del aumento de 25% ganado en 1914, hay que considerar en esos años la rápida depreciación de la moneda. Este mismo factor debe tomarse en cuenta en la variación general que se produce también entre 1918 y 1919, fluctuante entre 25 y 45%; ello permitiría suponer que la empresa canadiense, al retomar posesión del servicio de tranvías en mayo de 1919 aumentó los salarios de sus trabajadores, aunque — García Briseño habla solo de un 10% (3). En 1920 los salarios de nuevo se han elevado en relación al año anterior en un 50%: efectivamente, en mayo primero (un 25%), y luego en octubre (otro 25%), presionado por el nuevo gobierno — el grupo de los sonorenses, que trata de solidificar su apoyo — en los obreros, contemporáneamente a los nuevos coqueteos — del Candidato Obregón con la CROM, la empresa ha debido ceder ante las demandas salariales: García Briseño subraya la situación de privilegio en la que estaban los tranviarios, "único gremio que gozaba de los mejores salarios en el D.F. y en — toda la República"(4).

A partir de 1920 el nivel de salarios en la empresa se — estaciona: como se verá posteriormente de manera detallada, — los movimientos reivindicativos de los tranviarios en la — primera mitad de esa década no tuvieron como mira las demandas salariales; si bien es cierto que en diciembre de 1921 — se pedía un aumento de 20%, las importantes y combativas — huelgas que se sucedieron en esos años se enfrentaban más — bien a reajustes de personal, a indemnizaciones, o tomaban — banderas de tipo francamente político, como el reconocimiento de un sindicato o la solidaridad con otros gremios. Por — lo demás, es a partir de estos años cuando la Compañía de — Tranvías comienza a quejarse reiteradamente de sus malas — condiciones económicas, de continuos déficits, que le impe—

dían aceptar cualquier aumento salarial.

Por lo tanto, las nóminas de junio de 1921, a partir de las cuales se hace el siguiente cuadro 5.B, pueden considerarse bastante representativas de todo el período. Se anotan para cada departamento el mayor y el menor ingreso, así como la media respectiva. Entre los obreros, el mayor salario era pagado por lo general a los "maestros", generalmente uno o dos, siendo los aprendices o peones la mayoría, que recibían la menor remuneración. En actividades de poca especialización, como Vía Permanente (construcción y reparación de nuevas líneas), la media es demasiado baja por la gran cantidad de peones mal pagados. En cambio, en otros sectores, como el de los mecánicos o de los pintores de los carros, en general el salario es más elevado, y la diferenciación entre sus niveles más compleja.

Cuadro 5.B

Hoja de salarios en la Compañía de Tranvías de México (recogida por el Inspector Isidro Lagunas). 1 Junio 1921.

Salarios Día.

Carpenteros:					
Carpintería	2.10-5.40	3.90	Meditadores	2.10-5.04	3.20
Reparación Pro- mas y Electr.	2.52-5.40	3.00	Inspección Corros.	2.22-5.94	4.08
Reparación Autos	2.10-5.40	3.70	Imprenta	2.55-6.00	4.10
Montación	1.00-5.04	3.77	Almacenes	3.00-4.55	3.14
Pintura	2.82-4.32	3.79	Edificios	1.50-5.35	2.25
Herrería	1.80-5.04	3.90	Electrico	2.80-5.00	4.25
Tallería	1.14-5.40	3.39	Divisiones	2.25-4.55	2.50
Transformadores	2.52-5.04	3.75	Vía Permanente	2.25-6.00	2.45
Mecánica	1.14-5.40	4.00	Oficinas	2.50-5.00	2.57
Armaduras	1.14-5.04	3.20	Tráfico	3.05-5.04	4.70
Montación	2.52-4.00	3.86	Múebre	2.32-6.00	3.20
Montalatería	2.52-4.32	3.50	Fletes	2.52-4.10	2.40
Manabartería	3.50-4.20	4.20	Puesto Central	2.07-6.44	3.05
Asesores		2.52	Varios	2.20-5.78	3.70

Salario medio= 3.34

Empleados:					
Gerencia/secret.	2.83-14.20	8.30	Eléctrico	10.83-11.70	11.20
Pesorería	1.67-20.00	7.99	Tráfico	5.35-21.07	8.29
Lista de Raya	2.50-15.83	6.62	Ingeniería Civil	4.10-23.33	11.50
Imprenta	5.20-13.33	9.26	Vía Permanente	2.50-20.00	7.47
Pagaduría	12.07-16.00	14.33	Empleos	5.00-9.50	6.69
Recaudación	3.07-15.83	7.83	Dibujo	3.07-16.07	5.00
Pases y Boletos	1.67-16.67	5.37	Línea Llevada	6.07-10.03	8.07
Compras	4.00-20.00	7.30	Jurídico	2.00-11.07	7.50
Almacenes	2.00-20.00	6.11	Médico	2.00-10.00	4.01
Pintura	1.50-10.00	3.90	Inspección especial		2.50
Fletes	3.05-13.33	9.50	Talleres	3.00-13.22	7.54

Salario medio= 7.56

Fuente (5).

Para situar a los tranviarios dentro de la estructura social, consideramos la remuneración media nacional que recibían los diferentes grupos sociales, en la medida de nuestras posibilidades, puesto que a menudo difieren las fuentes y sería necesario para resultados más exactos afinar los procedimientos de comparación.

Cuadro 5.C.

Primeros salariales en diversos sectores (1922).
(en pesos, al día).

Referencia:	Compañía de Tranvías de México	Obreros	3.34
		Empleados	7.56
Industria Textil.	2.22	Joyerías	2.00
Fábricas de cerillos.	1.22	Ebanistas	1.86
Fábricas eléctricas.	2.67 (max)	Fáb.Alg.	2.49
Zapatos.	1.70	Fáb.Velas	1.00
		(min)	(6).

Véanse asimismo las nóminas correspondientes al personal superior de la compañía. Después de haberse negado repetidamente a la insistencia de la Secretaría de Comunicaciones, la empresa finalmente accedió a enviárselas, en mayo de 1923: por tal motivo, quizá la confiabilidad de los datos presentados en el cuadro 5.D no sea de mucha confianza.

Cuadro 5.D.

Nóminas del personal superior de la Compañía de Tranvías de México (mayo 1923).

			Salarios Mensuales
Ayde. Director Gerente	1050	Contador	900
Gerente General.	1012	Superintendente Emp.	385
Tesorero.	900	Oficial Mayor.	315
Abogados Consultores.	1500	Cablista.	247
Secretario.	751	Secretaría Particular del Direct. Gerente.	180
Ayde. del Secretario.	450	Agente de Compras.	375
Maestro Mecánico.	1304	Jefe de Imprenta.	750.
Ingeniero Civil Jefe.	1140		
Ingeniero Civil.	791		
Superindente. Tráfico.	1043		
Médico Cirujano en Jefe.	563		

Fuente (7).

En todo caso, y sea lo que sea, son significativas las diferencias entre obreros y empleados: no es de extrañarse que en 1917 los empleados hayan fundado una Sociedad Mutualista sin fines sindicales, cuando la Federación, compuesta principalmente por obreros, destacaba ya en las luchas políticas del movimiento obrero. En particular, hay que considerar que casi la totalidad de los extranjeros de la Compañía formaban parte de la categoría de los empleados.

Lo anterior refleja el patrón de empleos y la discriminación de salarios en todas las ramas de la industria: tampoco es de extrañarse, en una sociedad como la nuestra. En los Ferrocarriles Nacionales de México, por ejemplo, compañía que era propiedad del gobierno, en 1910 el sueldo diario promedio para los empleados extranjeros era de \$6.49, mientras que para los mexicanos era de \$1.58 (8). Y no se puede argüir que, al ser estos datos de 1910, la situación pudo haber cambiado con el fervor "nacionalista" de los regímenes posrevolucionarios: no hay que dejar de apuntar que los gobiernos de Obregón y Calles, en los 20, no fueron demasiado rígidos con el capital extranjero, el cual había de nuevo tomado posesión de la Compañía de Tranvías en 1919 (9). Rosendo Salazar, en base a los resultados del censo obrero de 1923, hace notar esas mismas diferencias, "debiéndose a que ocupan puestos técnicos en algunas veces y otras a preferencias" (10). Como dice Coastworth, "el efecto de dicha discriminación fue probablemente reducir la demanda interna de bienes de consumo, debido a la concentración del poder adquisitivo en manos de los empleados extranjeros, que tenían una alta propensión a consumir importaciones. Al mismo tiempo el nivel relativamente bajo de la mayoría de los sueldos limitaba el consumo de producción internos a los artículos de primera necesidad" (11).

Los salarios de otros grupos de trabajadores.

Los datos que recoge el censo obrero industrial, en 1923 en su rama de ferrocarriles sobre el número y la remuneración de trabajadores mexicanos y extranjeros en la industria del transporte del D.F., que figuran en el cuadro 2.3.D, —

hace una mínima diferenciación entre mexicanos y extranjeros: es difícil saber si estas cifras son, tomadas literalmente, dignas de crédito (puesto que, algunas que se pueden corroborar, resultan falsas: el número de empleados y obreros considerablemente menor, y las medias de salarios muy superiores a las de la nómina). Por lo demás, y haciendo abstracción de lo dicho, es interesante el cuadro porque muestra que en comparación con otras compañías similares dentro de la zona metropolitana el nivel de los salarios era alto, y casi llegaba al de los ferrocarrileros, definitivamente considerado como, si no el más, uno de los grupos mejor pagados (12).

Cuadro 5.E.

Número de trabajadores y sueldos en las compañías
ferroviarias del D.F.

Número de Trabajadores y sueldos en las compañías ferroviarias del D.F.

Empleados.	Número.	Sueldos.			Mexic.	Suelds.		Extra.
		mex	ext.	prom		max	min.	
Ferrocarril del Desagüe Valle de México.	26	-	244	194	119	-	-	-
Ferrocarril Mexicano.	738	11	688	424	546	895	-227	561
Ferrocarriles Nacionales de México.	5858	18	1341	100	375	1341	-100	375
Ferrocarril de Monte Alto.	40	1	225	205	215	130	-130	130
Ferrocarril San Rafael y Atlixco.	53	-	375	254	266	-	-	-
Compañía de Tranvías de México.	2323	22	355	295	325	380	- 365	372
Obreros.	Número	Sueldos.			Mexic.	Sueldos.		Extra.
Ferrocarril del Desagüe Valle de México.	167	max	min	prom		max	min	
		10.0	1.5	5.7	14.5	7.2	10.9	
Ferrocarril Mexicano	5349	13	7.4	3.9	5.7	14.7	1.2	3.9
Ferrocarriles Nacionales de México.		42	14.7	1.2	3.9			
Ferrocarril de Monte - Alto.	143	-	2.8	2.1	2.4			
Ferrocarril San Rafael y Atlixco.	268	-	4.9	3.8	4.3			
Compañía de Tranvías de México.	1698	-	5.8	5.0	5.4			

Fuente (13).

Para mostrar con mayor precisión el nivel de salarios de los trabajadores de la Compañía de Tranvías de México, y de otras empresas de tranvías, el cuadro 5.F. compara los casos de la propia ciudad de México, con los de Monterrey, N.L. Maravatio, Mich., Pachuca, Hgo., y Puebla, Pue.

Cuadro 5.F.

Diferencias de salarios en diversas empresas tranviarias.

	México. (promedio) 4.00	Monterrey. 180 mes (6.00)	Maravatio.	Pachuca. 6.66-1.5	Puebla. 210 mes - 2.4 apr)
Conductores de pasajeros.	4.25	2.88-2.40	1.67	2.40-1.80	5.5 día.
Carpinteros.	3.98	4.00-2.16	1.50	3.50-2.00	2.50
Ofic. Eléctrica.	4.25	...	3.00	4.00-1.25	8.33
Peones.	2.25	2.00-1.60	0.75	1.25	

(en pesos, al día).

Fuente (14).

Es difícil comparar y apreciar aisladamente estas cifras puesto que, como se ha indicado, el salario real depende de las posibilidades adquisitivas de la remuneración frente al costo de los artículos de consumo más necesarios. En 1921, si se toma como base el índice 100 para calcular el costo de la vida en el país, es posible considerar que su nivel alcanza 99 en Nuevo León, 93 en Michoacán, 116 en Hidalgo y 103 en Puebla; esto es, que el costo de la vida es menor en los dos primeros estados que en Hidalgo y Puebla. En dichas entidades federativas se sitúan las empresas tranviarias anteriormente citadas. De tal modo, muy aproximadamente podría deducirse que los salarios en las Campañas de Maravatío y Pachuca son muy inferiores a los de otras ciudades mayores; Monterrey parece tener el nivel salarial un poco más bajo que el de la ciudad de México. El caso de Puebla no debe asombrar al lector: las cifras indicadas deben ser otras fuentes, que anotan que los sueldos de los obreros eran muy inferiores a los indicados en nuestro cuadro.

Anteriormente (Cuadro 5.C) se han presentado las medias de los niveles remunerativos de distintos grupos sociales: es posible observar como los tranviarios metropolitanos estaban mejor pagados que los gremios apuntados. Según Octavio García Mundo, que estudia la situación de los inquilinos veracruzanos en la misma época de nuestro trabajo, "solo los obreros que trabajan en las industrias del petróleo, transportes y ciencias y artes industriales tenían un sueldo de más de 3 pesos diarios, y los demás obreros ganaban de \$1.63 a \$2.91. Esta situación no es privativa del puerto de Veracruz, sino sólo el reflejo de la situación en que viven los obreros del país" (15). Por otro lado, Salazar (16) especifica los salarios de diversos ramos de la industria textil, que van entre 1.40 y \$2.10. De tal modo, se puede afirmar sin lugar a dudas, y aceptar la opinión de García Bruseño (17) en el sentido de que los tranviarios eran un gremio con mayor posición social que los demás grupos sociales.

Cabría suponer que la combatividad de las luchas sindicales, que el avance de las demandas, eran más desarrollados -

en los grupos que se encontraban situados más favorablemente dentro de la estructura social (por ejemplo, ferrocarrileros tranviarios, electricistas, textiles de la zona metropolitana): como si el radicalismo y la independencia política que demostraron en estos años — expresados en la estrategia de la Confederación General de Trabajadores— provinieron no sólo de las mejores posibilidades de negociación debidas a los sectores económicamente claves en que se encontraban, no solo de sus facilidades materiales de organización, sino también de las posibilidades ofrecidas por los mismos avances que ya — habían logrado. Paradójicamente puede avanzarse como hipótesis que fueron los menos explotados —al menos aparentemente, en salarios, en condiciones de trabajo— en la estructura social de esos años los que pudieron plantearse más coherente y violentamente la lucha obrera. Hipótesis que parece — ser subyacente a la constatación que hace Krauze respecto a la combatividad de los ferrocarrileros, caso muy parecido al de los tranviarios:

"A pesar de haber gozado de las mejores compensaciones — por accidentes y riesgos profesionales, las más elevadas tasas de incremento salarial, la mayor fuerza de regateo, a pesar de constituir de hecho una aristocracia obrera en — 1925, o quizá justamente debido a ello, los ferrocarrileros eran mucho más radicales en sus demandas. Con todas — esas prestaciones económicas el acoso estatal parecía enardecerlos"(18).

El costo de la vida.

A pesar del "afecto hacia las clases laborantes" profesado y pregonado por los sonorenses en el poder, la situación de los trabajadores no era nada promisorio a principios de la década de los 20. En efecto, las consecuencias de las convulsiones revolucionarias se hacían sentir entonces — con todo su rigor. La destrucción de equipo de capital y — las numerosísimas pérdidas humanas habían hecho derrumbarse la agricultura fueron catastróficamente afectadas por las — continuas migraciones, el abandono a la destrucción de los — centros de trabajo y la desintegración de la red de comunica

ciones. Las actividades industriales y comerciales sufrieron meros daños, al recibir las ciudades un menor impacto que el medio rural. De todos los sectores el único que fue preservado de las consecuencias tremendas de la lucha fue el petrolero — que en cambio gozó de un progreso considerable — cuyo auge es alcanzado justamente en 1921. La evolución del Producto Bruto interno es mostrado en el cuadro 5.6.

65

Cuadro 5.6.
Evolución del Producto Interno Bruto.

	(millones de pesos de 1950)				Tasas anuales de crecimiento (%)		
	1895	1910	1921	1926	De 1895 a 1910	1910 1921	1921 1926
Total PIB	6483	11650	11237	16622	4.0	-0.3	8.2
Agrícola	1382	2609	1441	2811	4.3	-5.2	14.4
Minero.	438	1039	620	1258	5.9	-4.6	15.2
Petrolero.	-	33	1733	1114	-	43.3	-8.4
Industrial	890	1836	1669	2330	5.0	-0.9	7.0
Comercio	1170	2377	2314	3634	4.8	-0.2	9.5
Energía Eléctrica.	2	26	35	106	80.0	3.1	40.6
Transportes.	228	329	459	584	3.1	3.5	5.5
Otros.	906	1535	1654	2281	3.6	0.7	6.7

Fuente (19)

Cabe recalcar también el veloz desarrollo de las empresas de energía eléctrica a fines del Porfiriato y en la primera mitad de los 20, y su estacionamiento en el periodo bélico - que contrasta con el abatimiento general de la producción.

La paulatina pacificación y el restablecimiento de un gobierno fuerte y estabilizado permitió la penosa renovación de las actividades económicas, la Reconstrucción. Pero la conmoción que sufrió el país fue tan grave que pasaron varios años antes de que se alcanzara mínimamente el estado que tenía al final del Porfiriato, años en los que se acumularon las consecuencias de la inflación y de la falta de producción. Como apunta Sergio de la Peña.

"Puede destacarse a manera de indicador del grado de destrucción que se alcanzó durante la etapa armada de la revolución que el nivel mayor que se logró en 1905 en el conjunto de la producción agrícola sólo fue igualado por primera vez en 1928, y solo se superó después de 1936. Este retraso se atribuye a los cultivos de exportación ya que los de consumo interno superaron definitivamente el nivel máximo de 1905 a partir de 1925. En cambio los de exportación sólo rebasaron ese nivel en 1944" (20).

Es evidente que el desempleo, la falta de recursos y los fenómenos inflacionarios fueron resentidos de manera especialmente severa por las masas de campesinos sin tierra, separados de las antiguas unidades de producción, que habían emigrado a las ciudades, por el naciente proletariado industrial y por un gran número de marginados. Además, la recuperación de la economía, principalmente en el sector industrial manufacturero fue realizándose en un principio en el marco de la organización técnica y social existente antes de 1910. De tal modo que durante los primeros años del gobierno de Obregón, las dificultades que el país ecaraba con su reconstrucción y las graves condiciones económicas agudizadas por la crisis de 1921-1923- deben plantearse como determinantes para apreciar el valor real del salario, las condiciones de vida de los trabajadores, así como para analizar sus reivindicaciones laborales.

Así, en estos años se derrumbó el poder adquisitivo de los trabajadores: el promedio del costo de la vida de una familia obrera pasó de \$1.90 en 1914 a \$2.52 en 1920, a \$3.12 en 1922, y a \$3.80 en los primeros meses de 1923(21). Si se considera como base del cálculo una familia de cuatro personas y se piensa que el crecimiento demográfico de los mexicanos ha sido de más de dos hijos por pareja, es posible comprobar la estrechez a la que se veían empujadas las clases populares. Las encuestas que fueron el soporte del censo obrero, minuciosamente realizadas durante el régimen oregónista, son un vívido testimonio en cifras de la miseria de millones de mexicanos (22).

NOTAS

- 1 Para 1898, Ernesto De la Torre Villar, "Notas para la historia del trabajo y de las comunicaciones en México: la Compañía de Tranvías y las luchas obreras 1900-1945", Humanitas, Universidad de Nuevo León, Monterrey, 1974, p670; Filiberto García Briseño, "Apuntes históricos sobre el movimiento obrero tranviario", El Popular, 23 diciembre 1951; para los demás años, QHSCT 3/864, exp 1 y 2; 3/865 exp 1,2,3,4,5,6,7; 3/868 exp 1
- 2 De la Torre, art cit, p670
- 3 Vid infra, cap X
- 4 García Briseño, op cit, 28 enero 1952
- 5 AGN/SICT/DT leg 8/150 exp 452 (antigua clasificación)
- 6 La Correspondance Internatinal, Paris, 27 agosto 1926, p1075
- 7 AHST 3/315 exp 1
- 8 John Coastworth, El impacto de los ferrocarriles durante el Porfiriato, México, Secretaría de Educación Pública, 1976 (Col. SepSetentas) vol II, p30
- 9 Vid infra, cap VI
- 10 Rosendo Salazar, Historia de las luchas proletarias en México 1923-1936, México, Ed. Avante, 1938, p138
- 11 Coastworth, op cit, p28
- 12 Marjorie Ruth Clark, Organized Labor in Mexico, The North Carolina University Press, Chapel Hill, 1934, p180
- 13 Censo obrero industrial, 1923, AGN/SICT/DT (sin clasificar)
- 14 Datos de noviembre de 1921 y septiembre de 1923: los primeros, en AGN/SICT/DT leg 012.85; los segundos, en AGN/SICT/DT, exp 8/206(18)-7, (en ambos casos, antigua clasificación)
- 15 Octavio García Mundo, El movimiento inquilinario de Veracruz 1922, México, Secretaría de Educación Pública, 1976 (Col. Sep Setentas), p29
- 16 Salazar, op cit, p146
- 17 Vid supra, cap V, nota 4
- 18 Enrique Krauze, La reconstrucción económica, Historia de la Revolución Mexicana, México, El Colegio de México, 1977, vol 10, p94
- 19 Leopoldo Solís, La realidad económica mexicana: retrovisión y perspectivas, México, Siglo XXI Edit., 1970, pp90-91; Sergio De la Peña, Estructuras de clase y desarrollo del capitalismo 1910-1975, artículo mimeografiado, p12
- 20 De la Peña, art cit, p 15; Vid infra, cap VI
- 21 AGN/SICT/DT exps 8/830/-1; 8/20/279; 0.12.84-34; 8/830/-1; 8/830/1923/1 son las fuentes para las cifras correspondientes a 1914, 1920, 1921, 1922 y 1923 respectivamente.
- 22 AGN/SICT/DT exp 8.83 E970; las encuestas sobre el costo de la vida, (como en este caso, el expediente sobre las necesidades de las familias de costureras a destajo) comprenden precios de la ropa masculina e infantil, la alimentación básica, la renta y los servicios de higiene y manutención más elementales.

TERCERA PARTE.

LA COMPAÑIA DE TRANVIAS DE MEXICO: EMPRESA Y TRABAJADORES.

"De las muchas empresa extranjeras que existen en el país, ninguna es tan inicua, tan malvada, tan ladrona como la Compañía de Tranvías de México... Esto es más tenemos a la simple vista hayá (sic) en la profundidad de sus negocios es incalculable, pero como la ley lo permite todo queda legalizado. Compañeros trabajadores, acabemos (sic) con los bandidos de Toronto"(1).

CAPITULO VI

LA MEXICO TRAMWAYS COMPANY COMO EMPRESA DE LA INDUSTRIA ELECTRICA.

Si se estudia detalladamente el crecimiento de los transportes en la Ciudad de México, que anteriormente se ha esbozado (2), es posible apreciar que las concesiones para su construcción y explotación fueron siendo otorgadas a particulares; lo cual sucedió en todo el país pues, como dice Coastworth, además de los ferrocarriles construidos bajo concesiones federales, los gobiernos estatales otorgaban concesiones para líneas menores, incluyendo los sistemas de tranvías urbanos, líneas cortas de transporte de ciudades a aldeas o pueblos cercanos y líneas construidas por empresas privadas y por terratenientes " (3). Paulatinamente estas líneas fueron siendo absorbidas por compañías de mayor dimensión en las que dominaba con creces el capital extranjero.

En el caso del transporte metropolitano, es posible también apreciar este fenómeno: fueron particulares, como ya se ha visto, los primeros en recibir las concesiones de ciertas líneas, para cuyo manejo se formaron empresas. A fines del siglo pasado, la más importante, aunque no la única, era la Compañía Limitada de los Ferrocarriles del Distrito, fundada por don Ramón Guzmán, que transfirió todos sus bienes en activo y en pasivo a la canadiense México Electric & Trancion Limited en 1898. Del mismo modo esta empresa extranjera se hizo cargo, tres años después, de otra compañía de transportes en el Valle, la Compañía de Ferrocarriles del D.F. y posteriormente de la Compañía Mexicana de Tracción, y de la Compañía de Luz y Fuerza de Pachuca. Al pasar a depender todas estas empresas del consorcio britá-

nico canadiense, cuyo domicilio social se encontraba en Toronto, Canada, - surgió una sola compañía, la México Tramways Company(4).

Del mismo trust dependía la Mexican Light & Power Company Ltd. también conocida como la Mexlight- que había asimilado primero al grupo alemán -- Siemens & Halaske, y después a la Mexican Electric Works Company Limited., los cuales desde la última década del siglo XIX habían gozado de la concesión para la generación y distribución de energía eléctrica en la región - de la capital: con la construcción de la gran presa hidroeléctrica de -- Necaxa (1905) la Mex Light aseguraba su control sobre toda el área. En -- palabras de Nicolau, "la México Tramways Company, en los últimos años del- Porfiriato, dominará a la Mexican Light & Power y todas sus afiliadas, con lo cual se forma un grupo poderosísimos capitaneado por S. Pearson & Sons, Ltd. (5).

Para apreciar la importancia de este consorcio, y a título de comparación véanse a continuación cifras correspondientes al monto de los capitales y de las ganancias de otras compañías en el sector de transportes, y - en el sector eléctrico correspondientes al año de 1910, y todas extraídas de la misma fuente (6).

Cuadro 6.A.

Estado Financiero de diversas compañías extranjeras.

<u>E m p r e s a.</u>	<u>Capital Autorizado.</u>	<u>Pagado.</u>	<u>Utilidades*</u>
México Tramways Co.	\$ 20 000 000	\$ 11 487 200	\$ 1 493 508
Mexican Light & Power Co.	\$ 25,000.000		\$ 4 631 500
Puebla Traction, Light & Power Co.	\$ 6,000.000	\$ 3 000 000	\$ 601 736
Veracruz Electric Light, Power & Traction Co.	\$ 1,702 950 (L 350 000)	\$ 1 144 350 L 235 193	
Tampico Electric Light Power & Traction.	\$ 1,216,400 (L 250,000)	Ibid.	
Compañía Electrica de Zacatecas.	\$ 450,000	Ibid.	\$ 264 125
Pachuca Light & Power Co.	\$ 4,000.000		\$ 531,932
Monterrey Railways, Light & Power Co.	\$ 5,000.000		
Michoacán Power Co.	\$ 1,000.000	Ibid.	
Mexican Railways Co. Ltd.	\$ 28,321 471	(L 5 820 780)	Ibid 1 376 959
United Railways of Yucatán.	\$ 23,000.000		\$ 479,522
Mexican Telegraph Co.	\$ 5,000.00	\$ 3,589,400	\$ 777 924

Tabla elaborada a partir de los datos dispersos en The - Mexican Year Book (6). La equivalencia de libras esterlinas a dólares \$, para hacer posible la comparación, se hizo en base al valor del peso en 1910: 1 peso = \$0.4984 = 1 L = 9,7624 pesos (7).

Utilidades correspondientes a 1910.

Las inversiones en las empresas de servicios públicos (telégrafo, teléfono, agua, luz y fuerza) procedían principalmente de Gran Bretaña y Canadá en un 89%, y de Estados Unidos en un 6% (en 1902). Esas inversiones hacen de la participación británico canadiense el 6.2% del total de las inversiones extranjeras en México en ese momento (mientras que el monto de los capitales norteamericanos en los transportes asciende a solo 0.4% del total - (8).

Wionczek, quien ha estudiado el desarrollo de las inversiones extranjeras en el sector eléctrico, hacer ver que fueron los canadienses los que dieron el impulso inicial al desarrollo de los recursos energéticos del país, más que los norteamericanos, los cuales invirtieron preferentemente en la minería y los ferrocarriles (9). La importancia de estas empresas eléctricas (entre las que hay considerar las de transporte urbano, por su rápida electrificación a partir de 1900) es enorme: no solo por la potencialidad financiera de las empresas, no solo por su situación en la proporción de las inversiones extranjeras en México (y también por las inversiones británicas en el extranjero), sino también por la relación de la industria eléctrica con otros sectores de la economía mexicana. En efecto, como dice Thompson (10), "la organización de estas compañías formó la base para la rápida expansión de la industria en los años 1900-1910. Los inversionistas británicos adquirieron muchos sistemas de generación eléctrica y aumentaron el tamaño de otros, fomentados por el trato preferencial de que gozaban....".

Con la Revolución las instalaciones eléctricas en general no parecen haber sufrido muchos daños en lo material, aunque al decir de Wionczek, "una empresa tras otra se vió obligada a suspender el pago de dividendos y el servicio de sus bonos. En el caso de la Mexican Light & Power, se registraron pérdidas financieras desde 1914 hasta 1921..."(11). Debido a los problemas laborales que se agudizaron en octubre de 1914 (12), y para garantizar los servicios de transporte en el Distrito Federal durante los periodos agitados que sufrió la metrópoli durante la lucha entre las facciones, el Gobierno constitucionalista intervino las propiedades de la compañía de Tranvías para administrarlos provisionalmente, intervención que se fue pro-

rrogando hasta mayo de 1919: en cambio, no fue así con la Mexican Light & Power, que siguió siendo manejada directamente por los representantes de la firma canadiense durante los años de lucha armada.

Con los 20s la expansión de las compañías eléctricas se reanudó a un ritmo aún más dinámico que en el esplendor del Porfiriato: según Wionczek " es probable que durante la década de los 20s. ningún otro sector de la economía haya crecido tan rápidamente.... Para 1930 la capacidad de generación por habitante era tres veces mayor de la existencia en 1910 o en 1920"(13).

Habría aquí, sin embargo, que situar el objeto de estudio de este trabajo y tomar en cuenta que este desarrollo de la industria eléctrica en general no necesariamente iba a la par que el de los tranvías urbanos: en efecto, de la energía eléctrica generada se vendía un 35% a las empresas mineras y metalúrgicas, un quinto a otras industrias, y sólo un 45% se utilizaba en alumbrado público, transporte eléctrico, agricultura y consumo residencial (14). Más aún, como se verá ulteriormente, en el transcurso de los años 20 comienza a declinar la importancia y el interés económico de la explotación de los transportes urbanos, que será desplazada por otros sectores al interior de la propia compañía: ésta reducirá y descuidará incluso su negocio de transporte urbano para centrar su política en otra utilización de la energía eléctrica.

Aunque el propio Wionczek considera difícil descubrir las relaciones entre las empresas eléctricas privadas y el Estado en las dos décadas que siguieron al inicio de la Revolución...."(15) se podría decir que el desmesurado crecimiento de las compañías fue favorecido por la política de Obregón y sus sucesores tendiente a la modernización de la economía, al famoso proyecto de "reconstrucción", que necesitaba obviamente de mantener relaciones con dichas empresas. De tal modo que los intentos de reglamentación real de la industria eléctrica (el intento de nacionalización de Salvador Alvarado durante su gestión como secretario de Hacienda; la Comisión Nacional de Fuerza Motriz, a partir de 1922; el Código Nacional Eléctrico en 1926) fueron parciales o inaplicables; y frecuentemente en las disputas con

los empresarios extranjeros al ruidoso nacionalismo revolucionario no se —
 usaba más que para provecho coyuntural de los líderes laboristas, pero en —
 ningún modo se dejaban de atraer los capitales foráneos al país (16).

La Mexican Tramways Company como empresa extranjera.

Si bien la Compañía de Tranvías había manejado considerables sumas de —
 dinero, por el desarrollo propio de los transportes urbanos y por la política
 seguida por el consorcio canadiense esas grandes cantidades no fueron empleaa
 das en su expansión, sino que se reinvertían en la Mexican Ligth, para el —
 desarrollo de ésta última. Dice Wionczek(17) que:

"en la mayoría de los casos, una vez establecidas, las compañías eléc—
 tricas que operaban en México, a lo largo de la fase final del Porfiriato, —
 e incluso hasta la Gran Depresión, muy raramente acudía a los mercados de —
 capital, sino que su expansión se financiaba principalmente con base en sus—
 propios recursos. Esto indica que las utilidades totales eran de mucho ma—
 yor magnitud que las mostradas en los pagos por conceptos de dividendos".

Ello explicaría, por lo menos parcialmente, por qué la Compañía de Tran—
 vías sostenía estar deficitaria —en contra de las reivindicaciones labora—
 les, ciertamente—, cuando en realidad utilizaba las ganancias del sistema —
 de transporte para sacar mayor provecho de la Mex Light.

Se ha dado en este sentido una gran controversia sobre la costeabilidad—
 de estas empresas: es difícil, por las razones de Wionczek anteriormente—
 citadas, hablar de una pobre redituabilidad, como tampoco se pueden aducir al
 respecto el que los dividendos fueran reducidos o suprimidos en algunas —
 épocas. Pero el mismo Wionczek, al refutar la creencia precipitada (sin —
 analizar hasta el límite los informes financieros) que las ganancias de la —
 empresa eran enormes, se apoya en "una de las autoridades en la materia" —
 para decir que "las inversiones británicas en México fueron menos redituales
 que en cualquier otro país de América Latina, y esto fue especialmente cier—
 to en el caso del capital invertido en bonos gubernamentales, en ferrocarril—
 les, bienes raíces servicios públicos" (18).

Las dificultades en estimar con precisión la fuga al extranjero de ganancias y utilidades son mayores en tanto en sus informes las compañías no señalaban las sumas pagadas a los accionistas, ni informaban sobre la nacionalidad de éstos. Aunque el caso de los ferrocarriles no puede considerarse idéntico al de las empresas eléctricas, citaremos lo que señala Coastworth en su trabajo sobre los ferrocarriles durante el Porfiriato: "en 1910, seis compañías principales que poseían más del 85% de todos los ingresos ferroviarios gastaron exactamente una tercera parte de sus ingresos brutos combinados en pagos del servicio de su deuda en bonos y en pagos de dividendos a accionistas " (19).

De cualquier modo, es un hecho que desde muy tempranamente, ya en 1914 por ejemplo, cuando el gobierno intervino en su administración, la compañía de Tranvías alegaba sin cesar su incoesteabilidad para evitar el aumento de salarios a sus trabajadores, para reducir su personal (20); para pedir al gobierno la derogación del impuesto sobre ingresos brutos (21); o aún, para negar pasajes gratis a los niños pobres que debían recibir sus regalos navideños (22).

Se llegaron a realizar, por iniciativa del gobierno, estudios detallados sobre el estado financiero de la empresa, principalmente a raíz de problemas laborales. Se transcriben a continuación datos de 1925, "desprendiéndose de los mismos el mal estado, desde el punto de vista de la explotación "(23). Cabe señalar la importancia del año 1925, para la política económica de los regímenes postrevolucionarios, para "la reconstrucción", y en nuestro tema para la sujeción de los tranviarios al naciente aparato sindical.

Cuadro 6.B

Datos sobre el estado financiero de la Compañía de
Tranvías de México

Ingresos			Egresos		
Tranvías	Pasajes	8 932 977	Tranvías	Vía y Estruct.	1 132 777
	Abonos	1 622 708		Equipo	2 154 068
	Carros esp.	45 857		Fuerza	1 064 883
	Fletes	351 874		Traf. y Trans	
	Furgones	127 340		porte	4 115 319
	Serv, Fúnebre	230 336		Generales	1 187 653
	Anuncios	30 630		Contribuciones*	938 836
	Renta Edificios	30 583		Depreciación	600 000
	Alquiler Equipo	4 320	Omnibus	Mantenimiento	34 904
	Otros productos	74 155		Operación	238 274
Omnibus	Pasajes	241 563		Contribuciones	20 189
	Ingresos extra	23		Depreciación	50 811
		<u>11 692 369</u>			<u>11 537 790</u>

*sobre ingresos, ganancias, utilidades, propiedades, capital, agua, drenaje...

Ingresos - Egresos = 154 579 (productos netos)

Construcción

Vía y Pavimento	374 035
Carros y equipo	1 894 412
Línea elevada y subestaciones	47 398
Misceláneos	9 027
	<u>2 324 872</u>
-productos netos	154 579
	<u>2 170 294</u>

Cargos fijos (gastos oficiales de la matriz, intereses sobre bonos)

2 726 066

Deficit= 4 896 360

Fuente: (23)

"el deficit se explica claramente, puesto que si el importe de los ingresos no alcanza para cubrir gastos de explotación y cargos fijos, menos puede cubrir erogaciones de la construcción, ya que ésta representa nueva inversión"

Es difícil reconocer la confiabilidad de estos datos. Era la propia empresa la que abría sus cuentas a los que investigaron el estado financiero en que se encontraba. Y además, no hay que olvidar que como ya se ha explicado, la expansión de la Mex Light se consolidaba a expensas del servicio de Tranvías, mucho menos redituable e importante desde todo punto de vista. En los años posteriores, la empresa seguirá manifestando públicamente tener pérdidas cada vez mayores (24). En la opinión de De la Torre-Villar (25), "la realidad era que la Compañía de Tranvías de México no deseaba ya ampliar sus servicios, sino liquidar poco a poco el negocio. Toda la política seguida en el futuro por ella va a demostrar esta afirmación". Después de varios conflictos serios, el Estado decide en 1946 cancelar las concesiones hechas a las empresas extranjeras, e instituir una empresa descentralizada que en 1952 pasaría a formar parte del Departamento del Distrito Federal con el rubro "Sistema de Transportes Eléctricos -- del D.F." (26).

El papel de la México Tramways Company en los años 20.

Hasta aquí se ha desarrollado una visión muy general del funcionamiento económico de la México Tramways Company desde principios de siglo, en el marco de la presencia en nuestro país del capitalismo británico. Para plantear los problemas laborales que enfoca este estudio, el período de consolidación de los regímenes posrevolucionarios, es importante al tratar de dicha empresa de señalar e insistir en algunos puntos que abran hipótesis en nuestro análisis.

1. Como se ha visto en este capítulo, dentro del propio consorcio se va produciendo un desplazamiento de las inversiones en la explotación del transporte urbano a otros sectores. Las utilidades que es dable pensar que obtenía la Compañía de Tranvías fueron orientándose al sostenimiento de la Mex Light. Así, es importante recalcar dicha tendencia que explicaría el déficit continuo de la empresa o por lo menos abriría nuevas perspectivas a las discusiones sobre su redituabilidad. A partir de esta observación es posible observar la política de "abandono" que tuvo la empresa frente al Estado y frente a los obreros, de intransigencia estéril y riesgosa, sobre

todo a partir de la década de los 30.

2) Las inversiones británicas en México eran extremadamente importantes en el periodo porfirista, sobre todo en el sector eléctrico y de servicios. Con las consecuencias de la primera guerra mundial, dichas inversiones fueron disminuyendo en proporción a las norteamericanas, siendo desplazadas paulatinamente por éstas: los Estados Unidos tenían en 1910 inversiones en México que alcanzaban una suma aproximada de 1000 millones de dólares. En 1928 se calcula un total de inversiones norteamericanas variables entre 1200 y 1800 millones de dólares (27). En cambio, como lo muestra el siguiente cuadro, las inversiones británicas se habían desplomado.

Cuadro 6.C.

Inversiones extranjeras en México (en millones de pesos).

Norteamericanas	<u>1911</u>	1 292 (38.2%)	<u>1929</u>	3 000	(65.2%)
Británicas.		989 (29.2%)		900	(19.5%)
Francesas.		901 (26.7%)		375	(8.1%)
Otras		199 (5.9%)		199	(5.9%)
		<u>3 381 (100%).</u>		<u>4 600</u>	<u>(100%).</u>

Fuente : (28).

En el campo que nos ocupa, la instalación en el país, en el marco de este pujante expansionismo norteamericano, de la Ford Motor Company, en 1924, es altamente significativa: al mismo tiempo que la presencia del capital inglés era cada vez más reducida, se introducían así nuevas modalidades en el transporte urbano, en poco tiempo llegando a desplazar al camión al tranvía. La empresa británica verá reducida su importancia en la vida económica de la metrópoli así como su situación de fuerza en los conflictos sociales. Cabría plantearse en el análisis de los problemas que enfrentó la compañía, a partir de 1925, la posible influencia en su detrimento de los cada vez mayores intereses capitalistas estadounidenses, aunque no fuera más que como interrogantes.

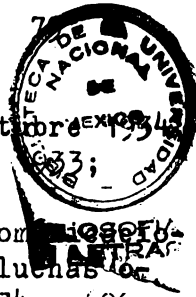
3) Para analizar la evolución del movimiento obrero tranviario, hay —

que considerar, aún así sea superficial y rápidamente, que el sector en el que se insertan deja de ser de punta a partir del periodo de la reconstrucción. Esto es, si las empresas de energía eléctrica y los servicios de transporte tuvieron un papel preponderante durante el Porfiriato, con la industrialización que abre una nueva etapa en los 20s, son desplazadas por sectores más modernos.

Wionczek, citando a Prebisch (29), considera las inversiones extranjeras en la explotación de recursos mineros, en las actividades exportadoras y sus conexas, y en las concesiones de servicios públicos como prolongación de los intereses de los grandes centros (del mundo avanzado), legada por los tiempos de desarrollo hacia afuera. "Esos enclaves del pasado, que aún subsisten, tienen que desaparecer o dar la iniciativa del propio país" (30). En esa medida, se produce en los problemas interiores de la empresa de tranvías —y después, en todas las ramas de la industria eléctrica— la intervención del Estado, que algunos considerarán como nacionalista. Independientemente de su realidad coyuntural, hay que plantear en la incautación de los tranvías en 1914, en la firme actitud del gobierno ante algunos problemas laborales, cómo en estos sectores de la economía mexicana (que de ningún modo dejó de ser dependiente del exterior) se consolida el Estado (31).

NOTAS

- 1 "La Compañía de Tranvías de México es una ladrona", Nuestra Palabra, 23 octubre 1924
- 2 Véase capit 3
- 3 John Coastworth, El impacto económico de los ferrocarriles durante el Porfiriato, México, Secretaría de Educación Pública, 1976 (Col. Sep Setentas), vol I, p51
- 4 Carlos Sierra, Historia de los transportes eléctricos en México, México, Departamento del Distrito Federal, 1976, pp29-33; Mexican Year Book 1912, pp135-136; Luis Nicolău d'Olwer, "Las inversiones extranjeras", Historia moderna de México, México, Ed. Hermes, 1965, vol II, pp1086-1091; Manuel Vidrio, "Sistemas de transporte y expansión urbana" inédito, pp378-379; AGN/SICT/DT 1913 Legislación (sin clasificar): se encuentran los contratos para construcción y explotación de ferrocarriles en el DF, en 1881 con "Ferrocarriles del Distrito Federal" y con "Empresa de Tranvías" /exp 1 y 2-, en 1889 con la "Compañía Limitada de los Ferrocarriles del Distrito Federal -exp 3 a 8-, en 1897 con la "Compañía de Ferrocarriles del Distrito Federal -exp 9-, en 1905 con la "Compañía Limitada de Tranvías Eléctricos del Distrito Federal" -exp 10 y 11- y a partir de 1907 con la "Compañía de Tranvías de México" -exp 12 a 38.
- 5 Nicolău, op cit, pp1086-1092
- 6 Mexican Year Book 1912, Londres, The Mexican Year Book Editor, 1912, pp120, 134, 135, 136, 137, 138, 142
- 7 Ibid, p5
- 8 Nicolău, op cit, pp1089, 1155
- 9 Miguel Wionczek, El nacionalismo mexicano y la inversión extranjera, México, Siglo XXI, 1973, p37
- 10 Mark Elliot Thompson, The Development of Unionism Among Mexican Electrical Workers, Cornell University, 1966, p11
- 11 Wionczek, op cit, p 54
- 12 Véase infra, cap IX
- 13 Wionczek, op cit, p57
- 14 Ibid; Joseph E. Sterrett and Joseph S. Davis, The fiscal and economic condition of Mexico, p213, apud Clark Reynolds, Mexican Economy, New Haven 1970, p28
- 15 Ibid, p53 Wionczek, op cit, p53
- 16 Véase infra, cap XII; José Antonio Almazán, El SME: de la desmovilización a la lucha, mecanografiado, p72; Marjorie R. Clark, Organized Labor in Mexico, Chapel Hill, The North Carolina University Press, 1934, pp276-277; véase, como muestra de un sinnúmero de declaraciones similares estas palabras de Calles (citadas por Wionczek, p64): "necesitamos que vengan capitales a establecerse en nuestro país, que vengan capitales a dar vida a nuestras industrias establecidas, y a fundar otras nuevas. Yo no soy enemigo del capital; todo ..no contrario, deseo que vengan a explotar nuestras riquezas naturales"
- 17 Wionczek, op cit, p44
- 18 Ibid, p42
- 19 Coastworth, op cit, vol II, p32
- 20 AGN/OC exp 808T23 caja 263
- 21 AGN/OC exp 808T9 caja 262
- 22 AGN/OC exp 605N2 caja 173
- 23 AGN/SICT/DT exp 8/204-85, 1925 (caja M2)

- 
- 24 Diario de los Negocios, 16 noviembre 1934; El Nacional 2 octubre 1934; La Prensa, 6 octubre 1934; The Gazette, Montreal, 10 agosto 1933; Excelsior 1 noviembre 1931
- 25 Ernesto De la Torre Villar, "Notas para la historia de las comunicaciones y el trabajo en México. La Compañía de Tranvías y las luchas obreras 1900-1945", Humanitas, Universidad de Nuevo León, 1974, p699
- 26 Sierra, op cit, p42
- 27 Nicolau, op cit, pp1135, 1160; Enrique Krauze, "La reconstrucción económica", Historia de la Revolución Mexicana, vol 10, México 1977, p289
- 28 Nicolau, op cit, p1155; Krauze, Ibid
- 29 Raúl Prebisch, Hacia una dinámica del desarrollo latinoamericano, México, Fondo de Cultura Económica, 1963, pp64-65; apud Wionczek, op cit, p3
- 30 Ibid
- 31 Vease infra, cap XII

CAPITULO VII

EL TRABAJO EN LA MEXICO TRAMWAYS COMPANY.

La fuerza de Trabajo.

Como se ha visto ya, la México Tramways Company se expande rápidamente en el primer decenio de este siglo, alcanzando en el fin del Porfiriato - el número de personal que se mantendrá estable la época que Centra nuestro estudio, tal y como lo muestra el cuadro 7.A. Es con la creciente monopolización del transporte de tranvías capitalinos en manos de la México - Tramways Company y con el desarrollo de la red como aumenta considerablemente su número de trabajadores (que permanece estacionario a través de - los años de lucha armada. Es notable un ligero descenso hacia 1925; po- - dría ser motivado por los ceses continuos que se dan a partir de 1921. - Hay que tomar en cuenta -lo que se verá en los capítulos 10 y 11 que las - huelgas durante el periodo obregonista apuntaban sus principales demandas - la justa indemnización por despidos, y que en particular el antecedente - directo del movimiento de 1923 fue el cese del 10% de los trabajadores.

Cuadro 7.A.

Número de trabajadores en la México Tramways Co.

1900	2216		
1902	2613		
1903	2657		
1904	3504		
1905	3473		
1908	4124		
1910	3961		
1917	4274	Fuente	(1)
1971	4369 obreros.		
	+374 empleados.		
	4743	Fuente	(2)
1924	4393 obreros.		
	+207 empleados.		
	4600	Fuente	(3)
1925	4108 obreros.	Fuente	(4)

Para que se situé la magnitud de dichas cantidades, es útil citar unas cifras presentadas por el diario El Universal en un artículo sobre la fuerza de trabajo en el Valle de México, aún si no sabemos que tan confiable pueden ser:

Cuadro 7.B.
Fuerza de Trabajo en el Valle de México (1921).
y regiones aledañas.

Hilanderos del D. F.	15 000
Tranviarios.	7.000
Obreros de fundiciones y talleres	10,000
Carpinterías, fábricas de cerámica y de jabones.	20,000
Periódicos.	18,000
Fabricas de ropa y de confección	18,000
Mineros de Pachuca.	6,000
Mineros de Real del Monte.	4,000
Trabajadores de Necaxa, Pue.	3,000
Trabajadores de 4 fundiciones (?)	4,000
Talleres pequeños.	2,000

Hay que considerar estas cifras como abultadas o comprender en ellas - los tranviarios de ciudades aledañas, como Puebla y Pachuca.

Fuente (51).

La México Tramways Company, o Compañía de Tranvías de México, dividía su personal en empleados y obreros, habiendo sido siempre los segundos más que los primeros. Los obreros se repartían en tres grandes sectores: - talleres, tráfico y vía permanente, cada uno de los cuales estaba formado por diversos departamentos especializados: las nóminas de obreros y empleados correspondientes a junio de 1921 repartían así a la fuerza de trabajo:

Cuadro 7.C.

Personal de la Compañía de Tranvías de México.

<u>Obreros</u>				
<u>Talleres</u>	Carpintería	260	Almacén	24
	Taller Mecánico		Transformadores	27
= <u>1478</u>	Repar. Eléctrica	182	Armaduras	81
	Repar. de Autos	13	Medidores	33
	Moldelación	16	Imprenta	36
	Mecánica	152	Edificios	28
	Inspectores	97	Depto. Eléctrico	265
	Hojalatería	20	Oficinas	22
	Pailería	62	Varios	6
	Herrería	54		
	Talabartería	7		
	Fundición	49		
	Pinturas	44		
<u>Vía Perma</u>	Ingeniería Civil	635	Revisadores	10
<u>nente</u>	Jefes de Línea	42	Lavadores	4
<u>Trafico</u>	Despachadores	74	Aseadores	72
	Inspectores	302	Troleros	17
= <u>2077</u>	Conductores	844	Instructores	4
	Motoristas	681	Llavero	1
	Preparadores	14	Cambiadores	5
	Jefes de Patio	2	Veladores	5
	Depto. Fúnebre	58		
= <u>173</u>	Fletes	73	<u>Total = 4369</u>	
	Puesto Central	30		
	Varios	19		
<u>Empleados</u>	Gerencia y Secret.	18	Pintura	12
	Tesorería	40	Fletes	2
= <u>379</u>	Lista de Raya	43	Depto. Eléctrico	2
	Imprenta	2	Tráfico	2
	Recaudación	39	Pagaduría	2
	Pases y boletos	29	Ingen. Civil	13
	Compras	10	Vía Permanente	11
	Almacenes	20	Empleos	4
	Dibujo	13	Línea Elevada	6
	Depto, Médico	4	Talleres	80

En total, el personal de la Compañía ascendía a 4748. Fuente:(6)

En los Talleres.

Las oficinas de la Compañía estaban situadas en el centro de la Ciudad de México, en Gante 20. Pero los Talleres para la reparación y la construcción de los carros, el depósito y el centro de operaciones de tráfico se encontraba en Indiananilla, en unas grandes instalaciones alrededor de las cuales se formará la actual colonia de los Doctores (exactamente situada en la confluencia de las Avenidas Niños Hérores y Doctor Bernard).

Los informes de los inspectores del activo Departamento del Trabajo — de la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo dan una idea del lugar — grandes cobertizos con techos de lámina de zinc o de cristal, pavimento de asfalto, paredes de ladrillo y piedra y en general buena luz y ventilación y aparatos muy modernos. Según el reporte de la vista del inspector Langunas (7), los diversos departamentos se encontraban en general en buenas condiciones de higiene, existiendo en todos aparatos contra incendios; las exigencias de moralidad eran severas pues no se admitían obreros ebrios, ni bebidas alcohólicas, no se permitían fumar.

No obstante otros informes no son tan optimistas sobre el estado de — las instalaciones que, aunque modernas, adolecían de serias deficiencias, — el mismo informe da cuenta de algunas irregularidades que motivan una carta del oficial mayor de la Secretaría en la que se llama la atención a la empresa sobre los siguientes puntos (8): en el Departamento de Maquinaria (sic) no se tomaba ninguna precaución para evitar lesiones debidas al alzamiento de partículas mecánicas por las máquinas que en el operaban. Para los frecuentes accidentes la asistencia médica era muy deficiente. El departamento de herrería era muy bajo, por lo cual las fraguas — carecían de campana, ocasionando la falta de ventilación una gran cantidad de polvo dañino. En cuanto a los departamentos de transformación y armaduras — colocados en un segundo piso — recibían por la escalera de comunicación una fuerte corriente de aire cálido saturado con gases de las fraguas

que hacían peligrosa y molesta la estancia en los mismos. Los hornos del departamento de fundición adolecían también de la carencia de campanas y chimeneas, dando lugar a que los gases de la combustión invadiesen completamente el lugar.

Otros reportes (9) apuntan igualmente los peligros que amenazaban a los tranviarios por el desprendimiento de polvos y gases, así como por una mala distribución de la maquinaria. Era justamente una de las tareas del Departamento la de vigilar el funcionamiento de los centros de trabajo en las mejores condiciones; se comienza a ver, con la industrialización creciente en los años 20s. y la organización de los trabajadores, una mayor racionalidad en la explotación de la fuerza de trabajo.

En el Tráfico.

Los trabajadores del Departamento del Tráfico, como es obvio, cumplían sus funciones fundamentalmente en los carros: los informes de los inspectores no enfocan su interés a las características de sus medios de trabajo, los carros, sino que recojen las quejas y el descontento de los obreros por ciertas prácticas de las que eran objeto. Hay que recordar que, desde un principio, los más inquietos entre los tranviarios fueron los conductores-motoristas, inspectores de tráfico, etc., no sólo porque un grupo tan numeroso podía organizarse más fácilmente, sino porque su situación cotidiana los llevaba a crisis, en las que cristalizaban humillaciones y exasperación.

Los despachadores no tenían carro fijo en que trabajar, y perdían diariamente hasta cuatro o cinco horas en espera de ser adjudicados a alguno, sin ser remunerados por ese tiempo. Al rendir sus cuentas los días de mucho tráfico, debían esperar aún más tiempo porque los recaudadores no eran más que doce: los informes dan cuenta de las amenazas que colgaban sobre los trabajadores que proestaran, siendo reportados o incluso recogidos en su placa de trabajo (10).

La vida diaria de los conductores, antes y después de salir a la circulación, era pesada y difícil: al ser los turnos fraccionados -ordenados según el libre albedrío del jefe de estación-, los trabajadores comenzaban desde las cinco de la mañana, teniendo forzosamente

que pasar mucho tiempo en espera y no estar libres sino hasta bien entrada la noche. Un inspector ofrece un vivo testimonio de su visita:

"Visité (sic) un salón donde están los recibidores, los cuales eran — diez, noté una aglomeración de conductores al entregar sus cuentas, — muchos de ellos tuvieron que esperar hasta dos horas. Hay otro departa-
mentos que es conocido con el nombre de biblioteca en el cual hay una-
mesa con 16 sillas para uso de los empleados y otra grande con bancas,
ignorando su uso y en el piso un gran número de conductores y motoris-
tas acostados en el suelo sin más colchón que un periódico y cubiertos
con sus capas; en la parte alta existen 30 cuartos con camas sin ropa,
de los cuales solamente dos son ocupados por chauffeurs, y pude infor-
marme que los 29 restantes no ocupados por ninguno de los conductores'
o motoristas; aunque los soliciten les son negadas; también hay dos —
mesas de billar a la disposición de los empleados.....pero con motivo-
de usar ese departamento para dormir no se les permite hacer uso de —
ellas en la noche. Es cierto que hay 30 cuartos con camas, pero pre-
testando un motivo fútil, como falta de aseo no se les da cama; hay —
completo desaseo en el dormitorio, pues las mesas y bancas que existen
están atestadas de chinches. Es cierto que hay un expendio de café —
que aunque parece barato es de mala calidad....Hay gran descontento por —
los innumerables atropellos y multas de que son víctimas por parte de los-
empleados superiores" (11).

Otro motivo de inconformidad entre los conductores y los motoristas —
era el uso obligatorio del uniforme, comprado a una empresa capitalina con
dinero del trabajador que tendría que usarlo, costumbre existente en la —
Compañía desde hacía mucho tiempo; el peso que dicha erogación imponía a —
la economía del trabajador era considerable (12).

También injusto gasto obligado a los trabajadores era la fianza que —
debían pagar el entrar a trabajar a la empresa por eventuales daños al ma-

terial rodante. En 1911 los obreros incluían entre sus reivindicaciones — el que se les diera gratuitamente la indumentaria de trabajo y que se anularen toda clase de sanciones por daños causados sin responsabilidad comprobada (13).

De hecho, es de suponerse que con las mencionadas condiciones de trabajo, se presentarían frecuentes accidentes y problemas en la circulación. — Por ejemplo, en 1924, en un promedio aproximado se reportan al mes 80 accidentes personales en las líneas de la Compañía (14). El balance de accidentes en el transcurso de 1911 daba cuenta ya de 41 muertos y 681 heridos a lo largo del año, en esta proporción.

empleados	1	57
pasajerso.	4	250
intrusos.	<u>36</u>	<u>374</u>
	41	681

Fuente: (15).

No hay que desechar tampoco al sobrecupo en los carros: en diversas — notas periodísticas se habla de amontonamientos en los tranvías, en las — horas de público (horas pico), y las estadísticas elaboradas por la propia empresa no dan, entre 1918 y 1927, un término medio de pasajeros por tren menor de 33 (16).

Según parece, estudios llevados a cabo por organismos estatales no ignoraban las escasas normas de seguridad que ofrecía el transporte eléctrico así como también los abusos sobre sus trabajadores y el público. Así podrían verse, por ejemplo, las consideraciones (en 1911) sobre la deficiencia del servicio por falta de material rodante, y la necesidad del aumento de carros y de la limitación del número de pasajeros en ellos (17); o el — documento del Ayuntamiento constitucionalista (18) que recomienda a las — autoridades carrancistas la incautación de los bienes de la empresa (en — ocasión de la huelga de octubre de 1914, lo cual efectivamente sucedió) — porque ésta celebraba contratos leoninos "a la sombra de los gobiernos — pasados", no pagaba contribuciones de ningún género, ni siquiera la del — Timbre, ejercía monopolio sobre las calles en las que tenía sus líneas, — no cumplía con la obligación contraída de convertir sus líneas al siste-

ma de tracción eléctrica y explotaba "inicuamente" tanto a sus clientes — como a sus empleados. Ya en los años 20, los estudios de la Comisión Nacional de Fuerza Motriz (1923-1926) revelaban "abusos en el aspecto tarifario y técnico por parte de las empresas (de energía eléctrica) así como — escasas normas de seguridad" (19).

Pero parecería que para la compañía, había que ir aún más lejos en la explotación de sus trabajadores, aumentando sus ganancias en un mayor número de horas de trabajo. En efecto, la empresa declaraba en 1921 que con la implantación de la jornada de 8 horas en mayo de 1917 —anteriormente — era de diez—, había disminuido el rendimiento por día, primero en un 25% — y luego pasando esta cifra a 30%. Era la "influencia perniciosa del establecimiento de las ocho horas, porque los trabajadores son más faltistas" (20); en dicho cuestionario se apunta que se perdían 1925 horas semanales — por enfermedades, faltas injustificadas, accidentes.

En el Departamento de Vía permanente.

El Departamento de Vía permanente se ocupaba de la construcción y el mantenimiento de las instalaciones del sistema, que no eran solamente los talleres. Las condiciones de trabajo de algunos de estos obreros parecían haber sido tan duras como lo expresado por su trabajador, en presencia del gobernador del D.F. Celestino Gasca, durante la huelga de septiembre de — 1920. Estas son sus palabras:

"Se nos paga salario tan corto que no es soportable nuestra miseria — —dice Hernández—, nuestros hijos por no presentarse desnudos al colegio. mejor no asisten. Nuestro trabajo es el más duro y penoso. Se ha llegado al caso de que los capataces nos golpeen y al ir a presentar nuestra queja al jefe inmediato, salgamos a empellones. El señor gerente está tan lejos de nosotros que no nos atravesamos a verlo y por ello no tiene conocimiento de nuestra situación (21).

Si bien la miseria de la que se queja este peón podría ser específica de la clase de trabajadores de la que formaparte, el contacto directo —y —

exclusivo- con un capataz que lo humilla y se convierte en el blanco de — su rabia como ser explotado, se produce en otros departamentos de la com— pañia. Como se verá en la parte IV, algunas de las luchas tranviarias — toman como demandas el acabar con estos empleados de nivel superior en la- empresa, representantes del patrón, y a menudo de nacionalidad extranjera- lo cual, como ya se ha apuntado, marca los movimientos de los tranviarios- con una retórica nacionalista: así sucedió con J.M. Michaud en octubre — de 1914 y con Geo Murray en diciembre de 1921, ambos maestros de los talle- res, cuyo cese fue exigido en ambos casos.

NOTAS

- 1 AHSCT 3/865 exp 1-7
- 2 AGN/SICT/DT exp 8/150-452
- 3 AGN/SICT/DT exp 8/840/924-38, 1924 caja M45 (colocación actual)
- 4 AHSCT 3/268-1
- 5 El Universal 31 dic 1921
- 6 AGN/SICT/DT exp 8/150-452
- 7 Visita del inspector Lagunas a Indianilla (reporte), Ibid
- 8 Ibid
- 9 Reporte del inspector Luis de la Garza sobre su visita a Indianilla, AGN/SICT/DT exp 8/134/-35; reporte del inspector Rafael Valderrain sobre su visita a Indianilla, AGN/SICT/DT exp 8/134/-68
- 10 Reporte del inspector Galindo sobre la Compañía de Tranvías de México, AGN/DT, Caja Oficialía Administrativa 1914 (nueva clasificación)
- 11 Ibid; Filiberto García Briseño, "Apuntes sobre el movimiento obrero tranviario", El Popular, 12 octubre 1951; Ernest Gruening, Mexico and its Heritage, Greenwood Press, London, 1926, pp360-361
- 12 Ibid, García Briseño habla de \$21.50, el informe de 1914 de \$80
- 13 García Briseño, Ibid
- 14 AGN/SICT/DT exp 8/800-7, 1924 caja M82 (nueva colocación)
- 15 AHA, Transportes Eléctricos, leg 4294, exp 186
- 16 AHSCT 3/864 exp 1-7: en 1918, 52 pasajeros en promedio; 1920, 33; 1921, 38; 1922, 38; 1923, 65; 1924, 56; 1925, 50; 1926, 48; 1927, 61. Si bien estas cifras pueden dar una idea, no se deben considerar sin reservas como índice de la circulación de pasajeros.
- 17 AHA, Transportes Eléctricos, legajo 4294, exp 186
- 18 AHSCT 3/250-1
- 19 Enrique Krauze, "La reconstrucción económica", Historia de la Revolución Mexicana, vol 10, México, El Colegio de México, 1977, p194
- 20 AGN/DT exp 8/150 E 451
- 21 Véase infra, cap X; El Universal, 28 sept 1920

CAPITULO VIII

EL SINDICALISMO EN LA COMPANIA DE TRANVIAS DE MEXICO.

El movimiento obrero en sus formas de organización concreta tienen — una doble naturaleza, como agentes de transformación social que luchan por el poder político y económico para realizarla; y como agente de negociación o reivindicación en el marco de su forma específica, que defienden el estatus socioeconómico de sus agremiados; doble naturaleza siempre inserta en la lucha de clases. De hecho, solo la consciencia política y la lucha que desborde los intereses puramente económicos podrá hacer realmente efectiva su capacidad de ser agentes de negoaciación.

Pero, por otra parte, la posibilidad de transformación de las estructuras económico sociales se funda en la capacidad de movilización y en la — organización de los trabajadores, al interior de sus propios centros de — trabajo.

En sus principios, la organización sindical se plantea la defensa de — las condiciones de trabajo y la protección mutua de sus agremiados: por — ellos tales uniones (trade unions) se forma en función de oficios o de — gremios comunes. El unionismo profesional está ligado a una organización artesanal de la producción; más que el enfrentamiento con la clase capitalista considera la creación de fondos mutualistas y la limitación de los — aprendices para moderar la competencia.

Con el desarrollo industrial se hacen más difusas las categorías entre los gremios o ramos de la producción, ejerciéndose el sindicalismo en el — marco de la empresa, agrupando a todo el personal sin distinción de categorías y centros de trabajo. De tal modo que los trabajadores organizados — no se preocupan ya en defenderse o en cooperar a obras comunes, sino en — negociar todos con (contra) el patrón y aún en hacer presión sobre el Estado para el logro de sus reivindicaciones (1).

Revisión breve de las organizaciones sindicales de los tranvianos.

En la Compañía de tranvías de México, una empresa con numeroso personal, poco dispersa geográficamente, con grandes posibilidades de integran

ción y de lucha común, los primeros intentos de organización sindical tienden justamente a una división de los trabajadores, según las actividades específicas que realizaban, a manera de resabios de la tradición gremial.- A pesar de que formaban parte de una sola empresa, las dificultades se enfrentaban por separado, existiendo dos sindicatos, el de talleres y el de tráfico, y en los movimientos reivindicativos y políticos que llevaron a cabo (2), a veces se desencadenarón las acciones por unos antes que por la totalidad. Como bien apunta Almazán, "dificultando este tipo de estructura sindical apoyos solidarios oportunos en problemas con la empresa, disgregación de la fuerza sindical, y limitación en el proceso de concebir a los problemas gremiales como problemas generales de la organización..... Podemos decir que dentro de este contexto el Sindicato Mexicano de Electricistas constituía una excepción pues de hecho tenía la forma de organización de un sindicato industrial"(3).

De ahí el nombre con el que, el 7 de octubre de 1914, se constituye la Federación de Empleados y Obreros de la Compañía de Tranvías de México, aglutinado como Federación a los sindicatos de talleres y de Tráfico. Se firma el acta constitutiva en el local y en el marco político de la Casa del Obrero Mundial, "aceptando resueltamente los métodos aconsejados por este sistema de asociación, que tiene por fundamento la lucha de clases y por medio la acción directa" (4). Ya anteriormente, los empleados de la Compañía habían intentado organizar una sociedad mutualista, que formaría una caja de ahorro y constituiría un centro recreativo y de atención legal y médico para sus socios: ese intento, durante el período maderista, en el que había cierta agitación laboral, había fracasado ante la negativa rotunda de la empresa (5).

Este capítulo está estrechamente ligado con el siguiente, que trataré la trascendencia política del sindicalismo tranviario: antes de mostrar los detalles de sus luchas, se hará aquí una somera revisión de sus relaciones con otros sindicatos.

La Federación de Empleados y Obreros de la Compañía tuvo un destacado papel en la Casa del Obrero Mundial, llegando a enviar el frente de los — Batallones Rojos un destacamento militar cuando ésta pactó con el constitu- cionalismo. En 1915 la encontramos formando parte de la Federación de — Sindicatos del D.F. durante un mes solamente.

Después, según M. Clark (6), puede considerársele hasta 1919, como in- dependiente. Ello no impide que los tranviarios participen, junto con — otros gremios de índole artesanal (zapateros, sastres, tipógrafos, costure- ras, etc), en los intentos por integrar una organización a nivel nacional, que participen activamente en la gran huelga reprimida de 1916, y que, an- te la severidad del gobierno, planteen nuevas estrategias de lucha. No hay que confundir la integración de una federación, que agrupa a sindicatos — independientes aunque con una misma tendencia política, con los de la for- mación de un sindicato nacional de industria; éste reúne a secciones sin- dicales en base a los mismos estatutos, y no corresponde pues a la integra- ción en confederaciones de los años que nos ocupan.

Así participan los tranviarios en los congresos preliminares obreros — de Veracruz (marzo 1916) y de Tampico (octubre 1917), en los que prevale- ció el anarcosindicalismo: informa un periódico de la época que los pro- yectos de la organización obrera "abarcan no sólo su mejoramiento intelec- tual sino también resolver las dificultades entre capital y trabajo"(7). — Estas primeras reuniones de los diversos grupos obreros culminaron con el congreso de Saltillo, en el cual nació la CROM. Parece ser que los tran- viarios acudieron a él, como dos años más tarde participaban en la conven- ción de la Regional. Sin embargo, esta participación fue siempre muy — crítica, sosteniendo que el movimiento obrero nada tenía que ver con los — que se plegaran a la acción múltiples y no sustuvieran los principios es- trictamente anarcosindicalistas.

El sindicalismo tranviario y la CGT.

En un principio, a la CROM concurrían representantes de diversas ten- dencias ideológicas; no fué sino hasta después de la convención de 1920 —

cuando, habiendo sido definitivamente derrotados por el grupo encabezado por Morones, las organizaciones anarcondicalistas se separan radicalmente de él y forman su propia confederación. Entre ellas, los tranviarios eran un grupo importante, por su capacidad de movilización y de presión política, y por su organización en una sola empresa: en 1919 pertenecieron al efímero e infructuoso Cuerpo Central de Trabajadores de la Región Mexicana y en 1921 son, desde su fundación, uno de los pilares de la Confederación General de Trabajadores (8). Los tranviarios darán a la CGT varios de sus dirigentes, sus luchas repercutirán indiscutiblemente dentro de la Confederación, su periódico Nuestra Palabra se convertirá, poco después del descalabro sufrido en febrero de 1923, en el órgano de todas las asociaciones cegetistas. Esto será analizado con más detalle en la parte IV.

También se verá más adelante cómo la política fundada en la acción directa será aniquilada por el reconocimiento oficial de un sindicato cercano a la empresa, y luego definitivamente por el control de la CROM sobre los trabajadores de tranvías. Enumerando la sucesiva afiliación de los tranviarios a tantas organizaciones, Marjorie Ruth Clark la considera uno de los mejores ejemplos del "cambio caleidoscópico de lealtad que parece ser una característica del temperamento mexicano, que aunque la lealtad a un grupo dado existe solo por unas cuantas semanas o por unos cuantos meses, mientras dura es lo bastante intensa como para luchar o aún para morir por su objetivo" (9). Si bien los hechos —las huelgas de Tampico, las matanzas en las zonas textiles, la represión en la Avenida Uruguay, etc.— corroboraron la opinión de la célebre autora sobre la fiereza de los trabajadores mexicanos, su generalización sobre el temperamento del mexicano es bastante osada, olvidando completamente la situación histórica del movimiento obrero mexicano, previa a la organización en la estructura estatal, su parcelización geográfica y organizativa, su desorientación política, su importancia en el proceso económico.

En cambio, si podría pensarse que por las propias condiciones del proletariado en esta época, por su fragilidad y por la utilización que de él hizo el poder político, la mayoría de los trabajadores, indudablemente menos politizadas que los líderes, vió con dificultad, las verdaderas razones e incidencias de los cambios que sufrían sus organizaciones. García Briseño, antiguo tranviario, sostiene por ejemplo que en 1925 gran número de — trabajadores formó parte de la Alianza creada por la CROM al percatarse — pragmáticamente que sólo ésta podía permitir la eliminación del sindicato patronal formado dos años antes, y que la orientación anarcosindicalista — no podía sostenerse más (40). M. Clark, en la época en que escribió su libro, al preguntar a un líder de la CGT cómo habían percibido los trabajadores la nueva tendencia de la organización, la cual pregonaba entonces la colaboración con el gobierno, recibió esta respuesta: "las masas están confundidas, por supuesto, por el cambio que ven. Pero esto no es importante. Cuando los líderes son anarquistas, ellas son anarquistas; cuando los líderes son gobiernistas, ellas también lo son" (11), respuesta que hace comentar a la autora "las masas son ignoradas de modo tan displicente, a menudo sin ninguna explicación de los cambios que ocurren. Esto representa ampliamente la actividad de los líderes en las organizaciones laborales mexicanas" (12).

Electricistas y Tranviarios: un mismo consorcio.

Se ha visto anteriormente que tanto la Compañía de Tranvías como la — Compañía de Luz y Fuerza pertenecían al mismo consorcio extranjero, administrado por la misma mesa directiva. Inclusive parece que muchos trabajadores al servicio de la Compañía de Luz y Fuerza figuraban en la nómina de los tranvías, y viceversa, en tanto en muchos casos trabajaban en los mismos lugares o efectuaban un trabajo técnico que era usado indistintamente por los servicios de luz y por los de tranvías (13).

Sin embargo, a pesar de esta unión entre unos y otros, y que sus luchas reivindicativas fueron paralelas y a veces conjuntas, constituyeron sindicatos diferentes con organización y estrategia específica en cada caso.—

Los electricistas habían fundado su Sindicato en 1914 y encabezado el — abortado movimiento de agosto de 1916. Después su política fue fundamentalmente económica, reducida a luchar por el cumplimiento de las prescripciones del Artículo 123: los tranviarios apoyarían —y además, se verían— precisados a dejar de trabajar— la huelga de electricistas de 1922; los — electricistas no tuvieron participación notoria en los fenomenales movi— mientos masivos que llevaba a cabo la CGT. En 1921 los electricistas lo— graron un ventajoso convenio colectivo, del que sus compañeros tranviarios se inspiraron en algunas de sus reivindicaciones contemporáneas. En 1926— el SME, sin problemas, sería reconocido formalmente por el gerente Conway, que quince días antes había sido obligado por el presidente Calles a garan— tizar el reconocimiento a la Alianza de Tranviarios.

En palabras de Thompson, "desde el principio el SME concentró sus es— fuerzos en renglones económicos. Lejos de ser una organización revolucio— naria, fué organizado solo cuando los fundadores estuvieron seguros de la— tolerancia, o aún de la aprobación del gobierno. Los electricistas apare— cieron como hombres conservadores y prácticos"(14). Y hasta nuestros días el SME ha llevado una política independiente, de estilo muy propio, pura— mente reivindicativa, desligada de una perspectiva política. Thompson pa— rece ligar dichas tácticas con la condición privilegiada de que gozaban — los electricistas, por ello poco atraídos por las utopías anarquistas y la revolución. Sin embargo, los tranviarios —que si no estaban tan favoreci— dos como aquéllos, recibían una remuneración muy superior a la media— y los ferrocarrilleros escogieron una vía política más combativa. Sería aún más inexacto, ingenuo sobre todo, explicar la táctica del SME por la experien— cia de 1916.

En todo caso, es un hecho que el SME pudo librar a lo largo de los — años las luchas intestinas y conservar una relativa independencia. Almazán en su historia del sindicalismo electricista de estos años, es muy crítico hacia la política cegetista:

"pese a que la CGT y los tranviarios de 1921 habían inclinado la balanza a favor de los obreros merced a sus movilizaciones, en su seno llevaban ya la semilla de su derrota por la política intransigente y negada a cualquier negociación en sus siguientes movilizaciones. Así, de una posición favorable a la negociación que les habría permitido aprovechar las condiciones favorables que le abría la situación de crisis que presionaba a Obregón, a buscar una solución conciliadora en sus conflictos, los tranviarios en 1922 y 1923 pasarían a una posición intransigente, negada a cualquier negociación: planteando la solución de sus conflictos en términos del todo o nada y apoyando esta actitud en posiciones de fuerza exclusivamente "(15). Almazán va muy lejos en sus críticas: aun si las estrategias de lucha de los tranviarios fueron cerrándose por la misma evolución del papel del movimiento obrero en la consolidación del Nuevo Estado, aún sin respondieron a formas políticas un tanto inconexas con la realidad, se fundan coherentemente en la consideración de la importancia de la autonomía ideológica y política y de las tácticas que no permitirían ninguna mediación. Es difícil concebir que hubieran procedido de otra manera los tranviarios, a menos que se tome una actitud voluntarista, que se disocie su sindicalismo de los antecedentes históricos y de las condiciones económicas que incidían en él: la gran influencia del anarcosindicalismo en el incipiente movimiento obrero mexicano, la incorporación inmediata de éste a la nueva conformación del poder político, la lucha en contra de la "acción múltiple" de otros grupos obreros, la reducción de los tranviarios a un sector cada vez menos estratégico.

NOTAS

- 1 Francisco Zapata, "Afiliación y organización sindical en México", en Tres estudios sobre el movimiento obrero en México, México, El Colegio de México, 1976, pp01-08; Henri Dubief, Le syndicalisme révolutionnaire (choix de textes), Paris, Armand Colin, 1969, passim
- 2 Véase infra, cuarta parte
- 3 José Antonio Almazán, El SNE: de la desmovilización a la lucha, mecanografiado, p38, nota 28
- 4 AHSCIT exp 3/250-1; Jacinto Huitrón, Orígenes e historia del movimiento obrero en México, México, Editores Mexicanos Unidos, 1974, p253 (Huitrón presenta la lista de algunos de los fundadores de la Federación)
- 5 Carta del abogado Keratry al Departamento de Trabajo, como queja contra el gerente de la Compañía de Tranvías de México, AGN/DT (Secretaría de Fomento), Est 31 anaquel 2 Leg 9 Exp 58 (antigua clasificación)
- 6 Marjorie Ruth Clark, Organized Labor in Mexico, Chapel Hill, The North Carolina University Press, 1934, p86
- 7 Excelsior, 4 abril 1917
- 8 Clark, op cit, pp82, 85; Almazán, op cit, p86, nota 7: Almazán sostiene que los tranviarios pertenecen a la CROM hasta abril de 1921, después de la fundación de la CGT, y que se separaron de ella por no haber decretado la huelga general en apoyo a los ferrocarrileros.
- 9 Clark, op cit, p85
- 10 Entrevista con Filiberto García Briseño, 2 octubre 1977
- 11 Clark, op cit, p274
- 12 Ibid
- 13 Almazán, op cit, p49
- 14 Mark Elliot Thompson, The Development of Unionism Among Mexican Electrical Workers, thesis, Cornell University, 1966, p35
- 15 Almazán, op cit, pp133-135

CUARTA PARTE.

LAS LUCHAS DE LOS TRANVIARIOS DURANTE LOS AÑOS VEINTE.

CAPITULO IX.

LOS ANTECEDENTES.

"Los obreros al unirnos lo hemos hecho con el fin de procurarnos por medios — lícitos un trato correcto y honroso — por parte de nuestros superiores acatando las Leyes Constitucionales de — nuestro país y la prueba nada equívoca (sic) la demuestra el hecho de que al hacer nuestras peticiones no intentamos alterar el orden, pidiendo se nos escuche, se nos ayude y que se nos haga justicia basada en la razón".

Carta al Departamento de Trabajo de — miembros de la Unión Central de Mecánicos, Sindicato de Mecánicos y Obreros en general de la Compañía de Tranvías de México (AGN/DT 1914 Leg. 37 — Exp. 372).

El Porfiriato.

Durante el régimen porfirista, a pesar de su creciente actitud represiva, los conflictos sociales se fueron haciéndose frecuentes conforme el país se urbanizaba y surgían nuevas industrias. Es posible apreciar que éstos — tenían lugar en los sectores más modernos o de mayor expansión: el desarrollo de los transportes urbanos motivado por el crecimiento industrial en las ciudades traía consigo la organización y la lucha de sus trabajadores.

De 250 huelgas registradas por González Navarro en el Porfiriato, 75 — corresponden a la industria textil; 60 a los ferrocarriles, 35 a la industria tabaquera y 12, respectivamente, a los gremios de mineros, de panaderos y de tranviarios (1). La mitad de ellos ocurrió en el Distrito Federal, siguiéndole en el orden los estados de Veracruz y de Puebla. Es evidente que se producían movimientos reivindicativos en zonas urbanas, y en los sectores en los que se sostenía el desarrollo industrial: la participación de los trabajadores de los transportes públicos urbanos es notable. —

Las estadísticas señalan el bajo nivel de los salarios como principal causa de los conflictos obrero patronales (alrededor del 50%), fungiendo como segundo motivo el maltrato de que eran víctimas los trabajadores. Se pueden señalar además otras causas: el rechazo de aumentos de la jornada de trabajo impuestos por los patronos, la oposición a nuevas leyes, a medidas — contrarias a los trabajadores, (multas, castigos), y a su expulsión injusta (2).

Si bien los movimientos huelguísticos fueron numerosos y a veces muy intensos durante el Porfiriato, eran en muchos casos espontáneos, y no tenían una organización sindical o gremial sólida; los movimientos reivindicativos, motivados por un profundo descontento, daban lugar a acciones aisladas, sin mayor trascendencia política o económica. He aquí una muestra — significativas de esas repentinas explosiones que no podían encausarse en algún movimiento reivindicativo ni tenían miras políticas precisas, aunque revelan un profundo malestar de los trabajadores: en 1903, los motoristas de los tranvías metropolitanos dejan de hacer circular sus máquinas y se escapan a San Angel, furiosos porque el jefe de personal dió un empujón a uno de ellos; son alcanzados por policías armados, que, que disparando sus armas, los llevan a de regreso a los talleres de indianilla, para que sean castigados (3). En el caso de los tranviarios no tenemos huella de ninguna organización de trabajadores anterior a 1910, que luchara por mejoras — en sus condiciones laborales, aunque sabemos de algunos conflictos ocurridos al final del Porfiriato en este gremio.

En 1889 estalla una huelga de los tranviarios descontentos por el bajo nivel de los salarios, la arbitrariedad de las separaciones y los malos — tratos, y que pugnaban porque el boletaje estuviera ajustado al sistema — decimal: huelga que se resolvió por la intervención policiaca y la detención de los dirigentes (4). En 1898 ocurre otra huelga debido a que los conductores solo ganaban 10 centavos por hora, y que se les quitaba de 16 a 25 centavos si no recogían su boleto al pasajero(5). Cabe hacerse notar que el trabajo era calculado por hora, lo que propiciaba que los obreros — excedieron su capacidad para laborar y ganar más, con el consiguiente au—

mento del número de accidentes debidos a la imprudencia y al cansancio de los atropellamientos, choques y otros accidentes producidos por los tranvías. Por otra parte los trabajadores no tenían protección legal alguna que los resguardara de las consecuencias y los daños de dichos accidentes.

En 1901 se produjo otra huelga porque no se otorgó aumento a los obreros y por la severidad del reglamento (6). Además de lo severo que era este reglamento, imponía ciertas condiciones de ingreso a la compañía, muy difíciles de cumplir por parte de los empleados: el pago de una fianza — por los posibles desperfectos que podían causar en el material, así como — la compra por parte de los trabajadores del uniforme obligatorio (que según un antiguo tranviario necesariamente debía provenir de un almacén citado llamado "La Bella Jardinera"(7). La misma fuente indica que estas sumas se elevaba a \$5.10 y a \$21.50, respectivamente, lo cual es una cantidad elevadísima cuando se piensa que en 1900 los sueldos diarios de este gremio de trabajadores variables entre 1.50 a 1.80 diarios, a lo sumo (8).

En contra de estas disposiciones se produjo una importante huelga en 1906, el 12 de diciembre, dificultada por esquiroleros y por la reacción negativa del público capitalino, y reprimida con la intervención de la policía y la aprehensión de 13 personas. El descontento volvió a manifestarse a principios de 1907 cuando la empresa cesó a 200 trabajadores que no se presentaban con el uniforme de costo tan elevado. La intervención del gobernador del Distrito Federal arregló el conflicto: se aumentaron los sueldos, la Compañía ofreció devolver siempre el dinero de la fianza — frecuentemente retenido — y que las multas entrarían a una caja de ahorro(9).— Tal movimiento huelguístico en la ciudad de México parece insertarse en la inesperada crisis en el mundo laboral mexicano de 1906-1907 que se ha considerado como la primera explosión de los obreros mexicanos y el principio del fin del porfiriato; es justamente en esos años que se producen un número de huelgas de tranviarios en las ciudades de provincia donde era más acelerado el desarrollo industrial: en Guadalajara, en donde un nuevo-

salario fué rechazado por los trabajadores, que por ello fueron cesados y sustituidos en sus labores por inspectores (aunque posteriormente fue revocada dicha disposición); en Monterrey, porque no se aumentaron los sueldos, ni se aceptó la demanda obrera de sustituir a los inspectores norteamericanos; en Puebla, en 1908, porque no se les cumplió un ofrecimiento de aumento de salarios; en Guadalajara, una vez más, por los frecuentes castigos que se imponían (10).

Con la propagación de la agitación revolucionaria se formaron muchísimas agrupaciones obreras: artesanos, sastres, albañiles, impresores, carpinteros, panaderos, mineros, ferroviarios, etc. La organización de tranviarios no fue la excepción, fundándose una Sociedad Mutualista de Empleados de Tranvías de la Ciudad de México, en 1911 (11).

Los años de lucha armada.

Entre la gran cantidad de huelgas que estallaron en el país en junio de 1911 tiene un importante papel la de los tranviarios capitalinos: dicho movimiento presenta características similares a otros que se produjeron contemporáneamente. Se exigían aumentos de salarios — que los sueldos pasaran de 17 centavos por hora a 25, en el caso de los motoristas, de 15 a 20 en el de los conductores, y de 25 a 30 en el de los inspectores—, y que se abolieron definitivamente algunas prácticas hostiles a los intereses de los trabajadores, como el monopolio de los uniformes por "La Bella Jardinera" y el cobrar a los obreros por cualquier causa los desperfectos que podía sufrir el material. Este último procedimiento (que hacía parcialmente recaer el mantenimiento del negocio sobre los propios empleados en forma de multas), así como la retención de los 14 días de raya parecen haber sido las causas inmediatas del problema en la Compañía de Tranvías en junio de 1911 (12).

Dicho conflicto parece haber tenido una gran importancia; las actividades económicas de la ciudad se vieron dificultadas por la paralización de los transportes, debiéndose modificar los horarios de trabajo, y viéndose obstaculizado el abastecimiento de legumbres, flores y otros productos. —

Además fue muy trascendente políticamente: apuntaba un editorial de —
 * La Actualidad (13), que con dicha huelga ("verdaderamente sorprendente,—
 como nunca lo habíamos visto tan fuerte y tan avasalladora.....) "comien-
 zan a producirse entre nosotros las primeras manifestaciones de lo que —
 los economistas llaman conflictos entre el capital y el trabajo.....Es na-
 tural que a medida de que alcancemos un desarrollo industrial mayor se —
 verifiquen, con mayor frecuencia también, conflictos entre capital y tra-
 bajo, que abarcarán cada vez un radio superior de acción. Toda una legis-
 lación especial, de la cual carecemos, será menester para no intervenir-
 de un modo brutal estos problemas sociales". El movimiento tuvo mayor —
 apoyo popular en tanto, en ese período de transición que siguió a la caída
 de Díaz, estaba manifiestamente teñido de un nacionalismo defensivo en —
 contra de los extranjeros propietarios de la empresa que —recogía un artí-
 culo periodístico—

"cree, como lo dijo uno de sus jefes más caracterizados, que los mexica-
 nos teniendo para comer tortillas con sal tienen lo suficiente....."
 (14).

El periódico proseguía, orgullosamente declarando que

"los mexicanos tienen su dignidad, su decoro, que ninguna nación po-
 drá humillar con sus talegas de oro; es cierto que somos humildes, pero
 la humildad es el signo de la grandeza del espíritu" (15).

Finalmente, el movimiento de los tranviarios fué muy importante por el
 apoyo de otros gremios, que lo fortificaron y lo difundieron: benevolencia
 por parte de la prensa, solidaridad de médicos, de sastres, carpinteros, —
 mamrolistas, cocheros e inclusive de tranviarios traídos de Veracruz por —
 la empresa para romper la huelga, los cuales se unieron a sus compañeros —
 (16).

El nacionalismo se manifestará de modo más agudo en empresas dependien-
 tes del exterior, como eran las de energía eléctrica; en las luchas de los
 tranviarios será una constante, ligándose así la lucha contra el patrón y—
 la defensa contra el capital extranjero, Durante los 20, para la consoli-
 dación del poder estatal, dichos planteamientos serán retomados en su pro-
 pio beneficio por Calles e integrados, como decíamos en el capítulo prime-

ro, en la ideología del Estado posrevolucionario.

La huelga duró apenas cuatro días. El hecho de que rompedores protegidos por la policía y por "los rurales" hicieron circular los trenes y — que aceptaran pingües arreglos con la empresa, motivó serios zafarranchos en las Calles e incluso varios heridos (17). El gobernador del D.F. Alberto García Granados, a pesar de que el ministro de Gobernación demostraba una actitud más comprensiva, llevó a los hechos sus amenazas de disolver violentamente los mítines de los huelguistas; entre tanto, los abogados se inclinaban porque éstos aceptaran rápidos acuerdos con la empresa ("para no complicar más las cosas", "para no provocar una intervención extranjera")(18). Así, los trabajadores amenazados y descorazonados se vieron — obligados, después de un día muy tormentoso, a regresar al trabajo(19).

Los fondos recaudados para el sostenimiento del movimiento desaparecieron. La Compañía expulsó a más de cien trabajadores, negándose además el derecho de asociación en sociedades mutualistas; los medios de información mostraron ostensiblemente que los trabajadores estaban felices por el acuerdo, agradecidos con el gobierno, con el público y con los abogados — mientras que los que estaban en la cárcel pedían clemencia, arrepentidos y prometiendo no reincidir (20). La amplitud de la huelga de 1911 avivó la vigilancia de cualquier elemento peligroso entre los trabajadores y la persecución de cualquier intento de reunión y de organización de los tranviarios (21).

Con la Decena Trágica, en 1913, se interrumpió totalmente el servicio, por lo cual la Compañía no pagó los salarios correspondientes a esos días. El tranviario García Briseño (22) dice no haber

"podido obtener datos concretos sobre los resultados de estas dificultades existentes entre empresa y trabajadores, aunque es de presumirse que la Compañía no cubrió los salarios de los trabajadores, pero tampoco el gobierno cubrió el importe de las reclamaciones de la empresa" la cual se quejaba de daños sufridos durante las contiendas urbanas.

Es bien conocida la importancia de la Fundación de la Casa del Obrero-Mundial como centro de organización y de adoctrinamiento de los trabajadores industriales en los primeros años de lucha armada (23). La historiografía oficial le ha dado carácter nacional cuando de hecho se influenciaba principalmente en las factorías y en los talleres de la Ciudad de México, en "numerosos miembros de los gremios artesanales tradicionales — (tipógrafos, sastres, panaderos, choferes, albañiles, carpinteros), de — trabajadores del sector de servicios (empleados), de algunos trabajadores del transporte de tranvías, y de intelectuales y estudiantes"(24).

Araiza da una lista de "los paladines de la Casa" entre los cuales se cuenta un grupo de tranviarios, algunos de ellos futuros participantes en los conflictos que opuso el gremio con la empresa en los años siguientes(25).

Dada la importancia numérica del gremio de tranviarios y su combatividad, es posible suponer la activa relación que pudo tener con la Casa. — Los nexos entre las diversas agrupaciones y la Casa es un campo poco estudiado. Pero se ha podido saber que ésta, más que una feración homogénea, era un centro de reunión y de organización de sindicatos, algunos de cuyos miembros asistían frecuentemente a sesorar a los tantos grupos sindicales que se formaron durante estos meses. Fernando Córdova, basándose en Ariete —el órgano de la Casa del Obrero Mundial— muestra en un relato preciso, — referente a los tranviarios, como se realizaban los encuentros entre los — diversos grupos sindicales y los organizadores de la Casa:

"Cuando asistieron a la asamblea de la Unión de Empleados y Obreros — (sic) de la Compañía de Tranvías de México se encontraron con que en — la puerta los 'guardianes del orden' solo dejaban pasar a los que presentaran cierta contraseña, que previamente a la iniciación de la asamblea se — escuchó una banda de música, que el gerente de la Compañía había sido invitado a presenciar la junta; que una comisión había ido por dicho señor — hasta su domicilio, y que el poco tiempo que llegó fué recibido con aplausos; y el colmo, que uno de los oradores, al hacer referencia al gerente,—

dijo que en el trabajo eran sus compañeros y en el campo de batalla sus — soldados; asimismo se encontraron con que se estaba pidiendo cooperación — para la operación necesaria a uno de sus compañeros atropellados por un — carro de ferrocarril, ya que el gerente solo "regaló" a esa víctima 100 — pesos y le hizo un préstamo de 50 que tendría que abonar por semana. Esto demuestra, decían en Ariete, que no existe tal unión entre tranviarios y — que no han dado pruebas de solidaridad ni en este caso ni en otros; que — Patria significa esclavitud, y que la música militar era impropia de aquel lugar y que les hacía falta instruirse en libros socialistas" (26)

Después de la derrota de Victoriano Huerta, a mediados de 1914, y — habiendo ocupado las tropas constitucionalistas la Ciudad de México, el — movimiento obrero comienza a tener un trato diferente con el Estado. La — Casa del Obrero Mundial recibió prebendas y pruebas de interés por parte — del grupo de militares de Sonora y Sinaloa, quienes presionaban a Carranza para que se realizaran reformas sociales y económicas más avanzadas que — las planteadas por el Primer Jefe, y que el constitucionalismo tuviere así bases de apoyo mucho mayores. Bien apunta Carr que

"su entrada al escenario político fue un acontecimiento importante en — la vida pública del movimiento obrero mexicano, y fue un anuncio de — carácter manipulador de las relaciones entre el Estado y los trabajado — res, mismo que se desarrollaría en el siguiente decenio y aún más tar — de"(27).

En este contexto, desde fines de agosto de 1914, aparecen quejas de — los trabajadores de tranvías ante el departamento de trabajo, que con la — política obrera del grupo constitucionalista adquiría relieve desconocido — hasta entonces: un inspector informa que "en general hay un gran descon — tento entre los conductores y motoristas por los innumerables atropellos y multas injustas de que son víctimas de parte de los empleados superiores o jefes de esta Compañía, por lo cual se debe dedicar particular atención a — este asunto"(28). El 7 de octubre los tranviarios organizan, ya de manera definitiva y firme su Sindicato de Empleados y Obreros, planteando ya exi-

gencias a la empresa. El pliego demandaba el reconocimiento de la personalidad social del sindicato, un aumento de un 25%, el pago doble en las — noches y días festivos, la supresión de las multas que seguían cobrándose por los desperfectos, indemnización por accidentes, la destitución del — maestro de mecánicos, la reglamentación de las ocho horas de trabajo (29).

Al no ser respondido dicho pliego en el plazo perentorio de cuatro — horas que presentaron los tranviarios, estalló la huelga el día siguiente, 8 de octubre. La junta directiva de la compañía ofrecía sólo el 10%, que fué rechazado; y luego ordenó la suspensión definitiva del servicio de — trenes eléctricos, argumentando que no podía seguir sosteniéndolos. El — gobierno carrancista, aunque consciente de las injusticias que sufrían el público consumidor y los trabajadores de la Compañía de Tranvías (30) no quería imponer medidas drásticas que lo pusieran en dificultades con las — empresas de capital extranjero, al mismo tiempo que ensayaba su apoyo en los grupos obreros; actuó con prudencia, interviniendo solo temporalmente la administración de los transportes urbanos e incautando sus bienes para estudiar la mejor solución al caso (31), pudiendo así reanudarse el servicio el 13 de octubre.

Las autoridades carrancistas tenían aún más interés en no provocar una actitud demasiado radical por parte de los trabajadores en tanto su situación militar no era óptima, y que necesitaba de sus servicios para combatir a las demás facciones con las que luchaban. Aunque presionados, para combatir a las bandas de revolucionarios zapatistas que incursionaban en — el sur del Distrito, los tranviarios habían debido aceptar conducir tropas militares a Xochimilco durante los días de huelga (32).

Los líderes de la Casa del Obrero Mundial aceptaron gustosos la incautación y los manejos del gobierno carrancista. Sin embargo, ello no dejaba de despertar sospechas en muchos trabajadores, que no tenían confianza en sus promesas y veían con pesimismo el sesgo inesperado que había tomado su movimiento (33). Parece ser que los tranviarios, en su gran mayoría, — ignoraban la realidad política del momento: José C. Valadés diría unos —

cuantos años más tarde: "tenemos la seguridad de que los tranviarios ignoraban que aquel paso del gobierno tenía como único objeto dar un golpe al capital inglés que poseía el control completo de la Compañía" (34).

Al terminarse el plazo de quince días durante los cuales el gobierno estudiaría el contrato de concesión y analizaría si la compañía realmente estaba imposibilitada en cumplir las demandas de sus trabajadores, la junta de accionistas en Toronto, Canadá, hizo un reporte económico, de lo que — concluye García Briseño que

La Compañía de Tranvías sí estaba en condiciones de aumentar los salarios de los trabajadores ya que el informe dijo que en general el estado de la empresa era satisfactorio, al grado de que se autorizó la emisión de nuevos bonos para aumentar el capital invertido no obstante el estado de incertidumbre que prevalecía en México" (35).

Justamente tal estado de incertidumbre, producido por las facciones en lucha, que estalló abiertamente en ese momento, en la Convención de Aguascalientes, así como la complejidad del estudio del caso de los tranvías — hizo que su solución se pospusiera; los trabajadores la esperaron, aceptando las prórrogas que pedía la comisión encargada. Cuando las fuerzas de la Convención ocuparon la Ciudad de México, se reiniciaron las juntas con las autoridades, pidiendo de nuevo aumento de salarios, reconocimiento del sindicato, indemnización por accidentes de trabajo, y la renuncia del — interventor de la Secretaría de Hacienda, de nuevo sin mayores resultados — (36).

La ocupación de la capital por parte de convencionistas, villistas y zapatistas no fué muy larga: el ejército constitucionalista volvió a ella en enero de 1915, dictando inmediatamente una serie de medidas para remediar la catastrófica situación económica, que ayudaría a la gente más necesitada y provocaría su adhesión al constitucionalismo. La culminación de dicha política es indudablemente el Pacto con la Casa del Obrero Mundial, firmado el 17 de febrero de 1915, que como dice Jean Meyer,

"puso al descubierto el nacionalismo obrero, su alianza y sumisión al gobierno y su oportunismo que no fué sino el conocimiento exato de sus debilidades y posibilidades" (37).

Como han señalado algunos autores (38), las reacciones al Pacto no fueron siempre favorables, y los representantes sesionaron durante muchos días para cumplir con las disposiciones del pacto, de las que la formación de los Batallones Rojos, eran las más inmediatas. Los trabajadores de la Compañía de Tranvías que constituyeron el Segundo Batallón sesionaban aún el 2 de marzo (39).

Si bien Araiza (40) habla de 3000 tranviarios que unánimemente resolvieron lanzarse a la lucha armada, parece que la decisión fue impulsada por las amenazas de una minoría — como lo declararon unos exmotronistas — capturados en Tula a fines de abril (41)— y al convencimiento de Jacinto Huitrón (según Valadés, quien agrega que "para los fines carrancistas era necesario dejar paralizada toda la industria del Distrito Federal" (42).

Por lo demás, no todos los trabajadores aceptaron participar en la lucha armada, como los electricistas, habiendo algunos elementos radicales — que urgían a sus compañeros a no unirse a los constitucionales, proponiendo como verdadera necesidad para la solución de los problemas laborales el tomar posesión de fábricas y talleres (43).

Quinientos cincuenta tranviarios formaron así el Segundo Batallón Rojo, enviado al estado de Veracruz, con sede en Coatepec, que cubría el sector comprendido entre Huatusco y Teocelo, bajo las órdenes del general Emilio Salinas. Aunque los Batallones Rojos en general no sufrieron muchas pérdidas, el de los tranviarios, con escasa preparación militar, fue derrotado por los zapatistas (44).

Militarmente los Batallones Rojos no fueron muy importantes. Pero sí en cambio llevaron a diversas regiones la doctrina sindicalista y comentando la organización de agrupaciones obreras ligadas desde ya al constitucionalismo: el número de filiales de la Casa creció muchísimo en todo el país.

Se fundaron, entre otros, sindicatos de tranviarios en varias ciudades, — como Guadalajara, Orizaba y Veracruz.

Los trabajadores que permanecieron en la Ciudad de México se vieron — incapacitados en su trabajo por la falta de material, que se utilizaba en — la campaña militar. Es evidente que el consiguiente desempleo, los proble— mas económicos y la conducta del interventor del gobierno, el gerente Mora— les Hesse, fueron causa de serias tensiones (45).

A su regreso a la capital, definitivamente tomada por las tropas ca— rrancistas, las actividades de la Casa del Obrero Mundial tomaron un nue— vo impulso gracias al apoyo oficial de que gozaban; muchas huelgas se re— solvieron entonces favorablemente a los obreros. Los tranviarios reorga— nizaron y unificaron el sindicato de su gremio en noviembre de 1915, en el seno de la Casa, que pasó de 4 000 a 52 000 miembros en el espacio de seis meses, con un desbordante entusiasmo y una confianza ciega en el futuro.— (46).

Sin embargo, los dirigentes de la Casa no se deban dar cuenta de los — factores que realmente habían llevado al Pacto de febrero y a la excepcio— nal situación favorable de la que entonces gozaba. Parecían estar en una— total dependencia de las autoridades constitucionalistas, que no encontra— ron mayor obstáculo en suprimirla cuando ya no les fue totalmente necesa— rio su apoyo, y en cambio les comenzaba a causar problemas. En la preten— dida incorporación de la "clase obrera" a la Revolución, dice Meyer;

" la conciencia de clase está más ausente que nunca. Marjorie Clarck. cita en la página 17 de su libro un documento muy revelador de este — hecho. Al fin de 1915 los empleados de tranvías de México pidieron un— aumento de salarios en forma excesivamente servil, y al conseguirlo, — agradecieron a la Compañía en estos términos: 'Yo me encuentro doble— mente honrado: primeramente al dirigir mis humildes palabras a un — jefe tan respetable como usted, y en segundo lugar, porque vengo en —

nombre de mis compañeros, a hacerle saber nuestra gratitud eterna porque el aumento de salarios que usted ha tenido la bondad de conceder— nos permitirá mejorar la suerte de miles de hogares"(47).

Rápidamente fue posible observar que la política gubernamental no iba a seguir los mismos lineamientos que en los períodos de inestabilidad. — Con la disolución formal de los Batallones Rojos, las feroces diatribas — de algunos funcionarios en contra de las huelgas y el encarcelamiento de algunos dirigentes, comenzó a desquebrajarse la "amistad" del año anterior. El 22 de marzo de 1916 comienza una huelga de electricistas y tranviarios, que retomaba el pliego pendiente desde hacía año y medio, y que — fué suspendida por las amenazas de la comandancia militar; la entrevista — del gerente con Carranza y la intervención del general Pablo González hicieron que los trabajadores volvieran a sus labores, sin que se solucionara el problema (48).

Ante el deterioro del nivel de vida —en parte causada por una agudísima crisis monetaria—, los sindicatos decidieron aumentar su presión sobre las autoridades. Una huelga general en la Ciudad de México proyectada — para mayo de 1916 evitada mediante concesiones del gobierno, con una balacera sobre los huelguistas y por las terribles amenazas de los jefes militares (49). Se preparó entonces una huelga general que pretendía obligar al gobierno a que se pagara a los trabajadores con oro y no con la moneda expedida por Carranza ("los infalsificables" y el papel Veracruz). — La huelga general habría sido un arma poderosísima, no solo por sus consecuencias políticas y económicas, sino porque nunca había participado un — número tan grande de obreros en una acción común. El primero de agosto — comenzaron a paralizarse algunas actividades del Distrito Federal, sobre todo la distribución de energía eléctrica y consiguientemente el servicio de tranvías. Pero la respuesta del gobierno no se hizo esperar: en base a la ley de 1862 que imponía la pena de muerte a "los delitos de rebelión social" se encarceló a numerosos líderes, entre ellos a los tranviarios — Gabriel Hidalgo, Rodolfo Aguirre y Angel Paulín (50).

En los sucesos de 1916 la participación de los tranviarios fue muy — importantes, aunque no conocemos detalles precisos sobre cómo se planteó — la organización de la huelga general. Posteriormente, al ser aplastado — tan brutalmente el movimiento obrero, y disuelta la Cada del Obrero Mun— dial, las actividades sindicales del gremio parecen haber sido pocas, e — imposible toda exigencia de los trabajadores, tanto más que era el propio Gobierno el que manejaba la administración de los transportes eléctricos — de la ciudad, desde su incautación en 1914.

En cambio, sabemos que en el replanteamiento de estrategias que siguió el fracaso de la Casa y en los intentos por crear una nueva organización, — intervinieron los tranviarios: asiste la Federación de Obreros y Emplea— dos de Tranvías al congreso de Tampico en 1917, y luego al de Saltillo, el año siguiente, que veía la fundación de la CROM (51).

NOTAS

- 1 Moisés González Navarro, El porfiriato: la vida social, en Daniel Cosío Villegas, Historia moderna de México, México, Ed. Hermes, 1965, p299
- 2 Ibid
- 3 Filiberto García Briseño, "Apuntes históricos sobre el movimiento obrero tranviario", El Popular 12 octubre 1951
- 4 González Navarro, op cit, p314; Ernesto De la Torre Vállar, "Notas para la historia del trabajo y de las comunicaciones en México: la Compañía de Tranvías y las luchas obreras 1900-1945", Humanitas, Universidad de Nuevo León, Monterrey, 1974, p670
- 5 Ibid
- 6 De la Torre, art cit, p671
- 7 García Briseño, Ibid
- 8 De la Torre, art cit, p670
- 9 Ibid, p672; González Navarro, p342
- 10 González Navarro, Ibid
- 11 Barry Carr, El movimiento obrero y la política en México 1910-1929, México, Secretaría de Educación Pública, 1976 (Col. SepSetentas), vol I, p671; García Briseño, Ibid, 16 oct 1951
- 12 De la Torre, art cit, p676; Carr, op cit, p66; García Briseño, Ibid
- 13 La Actualidad, 4 jul 1911, apud García Briseño, Ibid
- 14 La Guacamaya, 9 jul 1911
- 15 Ibid. Veáse parte tercera
- 16 García Briseño, Ibid, 9 y 13 noviembre 1951
- 17 Ibid, 1 dic 1951
- 18 Ibid, 8 dic 1951
- 19 Ibid, 1 y 8 dic 1951; El Imparcial, 3, 4, 6, 7, 8, 9 jul 1911
- 20 García Briseño, Ibid, 17 dic 1951
- 21 Ibid
- 22 Ibid
- 23 Barry Carr, The Casa del Obrero Mundial, Constitutionalism and The Pact of February 1915, ponencia presentada en la V Reunión de Historiadores Mexicanos y Norteamericanos, Pátzcuaro, octubre 1977, artículo mimeografiado; Luis Araiza, Historia de la Casa del Obrero Mundial, México, 1963; Carr, en el artículo citado, habla de 67 libros sobre este tema
- 24 Carr, The Casa, p3
- 25 Araiza, op cit, p28. Los "paladines" tranviarios eran Rodolfo Aguirre, Leobardo Castro, Manuel Morales, José Mejía, Francisco Rodríguez, Cástulo Buendía, Ricardo Muñoz, Rodolfo Campillo, Hilario Muñoz, Enrique Escalante, Margarito Ayala, Gabriel Hidalgo, Eustorgio Rivero, Francisco Dacomba, Plácido Vega, Carlos Carranza, Benito Wences, Sául Garcúa
- 26 Ariete, 12 dic 1915, apud Fernando Córdova Pérez, El movimiento anarquista en México 1911-1921, tesis, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, México, 1975, p171

- 27 Carr, El movimiento..., p77
- 28 AGN/SF/DT Leg 37 Exp 372
- 29 Filiberto García Briseño, op cit; El Popular, 9 enero 1952; De la Torre, op cit, p678; Jacinto Huitrón, Orígenes e historia del movimiento obrero en México, México, Ed. Mexicanos Unidos, 1974, p233
- 30 García Briseño, op cit, El Popular, 28 enero 1952, 5 febrero 1952; AGN/SF/DT leg 37 exp 372
- 31 Ibid; El Liberal, 9 octubre 1914, apud Carr, The Casa..., p9
- 32 Carr, Ibid
- 33 AGN/SF/DT Leg 37 Exp 372
- 34 José C. Valadés, Revolución social o motín político, México, Biblioteca del Partido Comunista, 1922, p43
- 35 García Briseño, Ibid, 19 febrero 1952
- 36 Ibid, 26 febrero 1952
- 37 Jean Meyer, "Los obreros en la Revolución Mexicana: los Batallones Rojos", Historia mexicana, vol XXI, #1, julio sept 1971, p17
- 38 Carr, The Casa..., pp12ss
- 39 La Prensa, 3 marzo 1915, apud Carr, The Casa..., p 12, nota 32
- 40 Araiza, op cit, pp113-114
- 41 El Monitor, 25 abril 1915 apud Carr, The Casa..., p25
- 42 Valadés, op cit, p51
- 43 Araiza, op cit, p114; Marjorie Ruth Clark, Organized Labor in Mexico, Chapel Hill, The North Carolina University Press, 1934, p31
- 44 Araiza, op cit, p133; García Briseño, Ibid, 12 marzo 1952
- 45 Ibid, 24 septiembre 1952
- 46 Ariete, 31 octubre, 7 noviembre y 5 diciembre 1915; Huitrón, op cit, p290
- 47 Meyer, art cit, p21: en realidad, no es la página 17 del libro de Clark, sino la 37
- 48 Ibid, p27; García Briseño, Ibid, 6 octubre 1952
- 49 Ibid; Carr, El movimiento..., vol I, p99
- 50 Carr, Ibid, pp95-103; Alfonso López Aparicio, El movimiento obrero en México, México, Ed. Jus, 1952, p160; García Briseño, Ibid
- 51 Rosendo Salazar, Las pugnas de la gleba, México, Ed. Avante, 1923, p173; Araiza, op cit, p105: el representante de los tranviarios en Tampico fué Hipólito Flores.

CAPITULO X. EL SINDICALISMO DE LOS TRANVIARIOS EN EL PERIODO
OREGONISTA

Los tranvías son devueltos a sus dueños

Después de la fracasada huelga general del verano de 1916, y las visibles manifestaciones reñivas por parte de gobierno carrancista, el movimiento obrero se vió obligado a llevar una estrategia más prudente. En el caso de los tranviarios dicha política era más evidente en tanto la empresa estaba, desde 1914 siendo manejada por las propias autoridades federales.

La actividad de la Federación de Obreros y Empleados de la Compañía de Tranvías, fundada en 1914, parece habetse reducido. Pero en esos años, no obstante, existen huellas de que no se apagó completamente el sindicalismo entre los tranviarios. Así, el 27 de enero de 1917 se instala una "Sociedad de Auxilios Mutuos de Empleados de la Compañía de Tranvías de México", con un capital que pasa, en el transcurso de un año, de \$171.50 a \$799.50; no sabemos el número de agremiados, aunque sí su distribución en edades (un tercio entre 20 y 30 años; otra tercera parte entre 30 y 40 años, y el resto hasta 60 años), y el número de enfermos que tuvo la sociedad en su primer año de existencias(33). No tenían ningún proyecto de cooperativismo, de pensiones o de auxilios, ni de cajas de ahorros, sanatorios, escuelas o bibliotecas. Parecería que esta sociedad tenía una muy relativa representatividad del sindicalismo de los tranviarios, puesto que era únicamente destinada a los empleados de la empresa; por otra parte, el hecho de que contemporáneamente existiera otro sindicato muy combativo, y que esta Sociedad tuviera fines meramente mutualistas en una época en que los trabajadores se organizaban con otras perspectivas de lucha, hace pensar en que fue una asociación de pocos alcances, de lo cual parece estar consciente la propia Sociedad cuando dice: "Dado el espíritu y fines sancionados que por regla general se persiguen en agrupaciones similares, nos permitimos sugerir la exclusión absoluta en asuntos políticos, religiosos, a fin de que en completa independencia, su legislación sea más amplia y efectiva para la colectividad..." (1).

Con la paulatina estabilización de la administración carrancista, la empresa británica incautada reinició las gestiones para que el gobierno les devolviera los bienes y el manejo directo de los transportes eléctricos capitalinos. Las reclamaciones se harían al gobierno dentro de un término "razonable" y cuando éste pudiera hacer frente a ellas. Así, considerando que no existían ya motivos para la retención de los bienes de la empresa, fueron entre otros el 7 de mayo de 1919. La Compañía prometió, en tales circunstancias, disminuir en 10 centavos las tarifas del transporte (2).

También por la devolución, la empresa aumentó en 10% los salarios de los trabajadores (3). García Briseño, con toda razón se asombra de esta actitud -"de ser cierta esta versión"- cuando se ha visto en estas páginas cómo la empresa respondía con una negativa constante a las peticiones de aumento de salarios (4).

La Compañía fue reorganizada, colocándose de nuevo en los puestos importantes a personal de nacionalidad extranjera, siendo evidente que los mexicanos que formaban parte de la empresa quedaban fuera de las plazas decisivas para el manejo de la empresa (5). Una vez más, comprendemos las causas de la tónica nacionalista de las reivindicaciones de los trabajadores.

Los sonorenses en el poder

En mayo de 1919 hubo en la ciudad de México una importante huelga de maestros, por pago de salarios, seguida por la suspensión de labores en muchas otras ramas industriales como gesto de solidaridad, apenas unos pocos días después de la devolución de la empresa de tranvías por el gobierno. La empresa vió así suspendidas sus labores durante cuat o días, del 17 al 21 de mayo, siendo huelguistas 800 o 900 de los trabajadores de la Compañía (6). El día 18 se apostaron pelotones de gendarmería para hacer funcionar los tranvías, con una pericia que elogia El Demócrata (7). Se produjeron enfrentamientos en las calles porque los maestros se acostaban en las calles, sobre las vías, para impedir el paso de los trenes (8). Asimismo, con la brutalidad que habían

empleado tres años antes, las autoridades carrancistas no vacilaron en clausurar los centros obreros.

Según los informes de la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo (9), los resultados de su apoyo a los maestros fueron malos para los tranviarios: el fallo no fue favorable a los obreros, perdieron tres días de salario, además de la ayuda que el Sindicato otorgó para el movimiento (según el informe, \$9 477.00 y \$2 350.00 respectivamente). Cuarenta y ocho empleados del departamento de tráfico quedaron sin trabajo. García Briseño (10) habla, además, de que 21 trabajadores fueron "desterrados" a Pachuca, aunque esta decisión fue revocada posteriormente, y se concedió el aumento de 10%. Así pues, si bien la Compañía, al tomar posesión de nuevo de sus bienes, parecía tener una actitud condescendiente, no duda dos semanas después del uso de los oficiales de la gendarmería para "reorganizar" debidamente a su personal, "que desde luego no tendré ligas con sindicato alguno", como lo declara el propio jefe de la policía (11).

En septiembre de 1919 los tranviarios piden un aumento de 50%, que les es negado, pidiéndoles esperar. Dicho pliego es replanteado en diciembre de ese año, junto con la solicitud de una enfermería, de una partida del presupuesto destinada a solventar los accidentes de trabajo, de la supresión de los despidos "legales" cuando los obreros no avisaban que faltarían a sus labores, del salario doble en horas extraordinarias y del descanso reglamentario los sábados en la tarde (12). De esas demandas, la empresa sólo se compromete, el 14 de enero de 1920, a pagar el salario doble por el tiempo extra, tal y como lo obliga el 123 constitucional. Las demás reivindicaciones no son tomadas en cuenta; más bien sirven para que altos empleados de la compañía hablen de sus tropelías y de que nunca los trabajadores están satisfechos de lo que tienen; en palabras del director gerente, el señor Conway, "no concedo en que sea para los obreros y empleados una necesidad invencible el aumento de salarios; más bien creo que sus quejas están inspiradas en la labor sediciosa e intrigante de algunos malos empleados y compañeros que tienen por afán constante crearle problemas a la Compañía así como a los traba-

jadores..."(13). Siempre las acusaciones de la inmoralidad intrínseca de "los agitadores", siempre el pretender defender a compañía y trabajadores juntos -como si fuera un bloque.

Como la empresa seguía dando largas, para el 11 de mayo de 1920 se plantea una huelga; en las juntas ante el gobernador del DF la empresa ofrece sólo 15% de aumento, arguyendo la incostabilidad del negocio, o más sólo si las autoridades permitían un aumento en las tarifas. Había estallado en todo el país la rebelión aguaprietista y el gobierno de Carranza abandonado la capital unos días antes. Para que los trabajadores reciban el aumento de 25% se concede entonces, en esos momentos de caos, el permiso de aumento de 5centavos en las tarifas, mismo que les es retirado un mes después por las nuevas autoridades. Ello no motivó que les fuera a su vez retirado a los trabajadores el aumento obtenido.

Más aún; cuando en septiembre de ese año, los trabajadores retomaron la lucha exigiendo el otro 25% que completaría lo que habían pedido desde hacía un año, las autoridades recientemente instaladas en el poder tomaron una actitud muy benevolente hacia las reivindicaciones obreras. Celestino Gasca, gobernador del DF, ante el amago de huelga el 30 de septiembre tomó el caso en sus manos, encabezando las reuniones de conciliación e incluso asistiendo a la asamblea de tranviarios en las que se dió cuenta de la resolución del problema, dos días después. La Compañía aceptó las demandas de los trabajadores: el aumento de salarios solicitado, el reconocimiento de la Federación, un departamento médico, indemnizaciones por los accidentes de trabajo, y la promesa de que no habría represalias ni cesantía en caso de que no hubiera suficiente trabajo (14). Como ya se ha apuntado, era notable la situación de privilegio en la que estaban los tranviarios. Sin embargo, hay muestras de descontento ya en esos días en tanto las condiciones de trabajo en la Compañía no mejoraban; en los periódicos aparece un memorial, menos de un mes después, el 31 de octubre, que denuncia que la empresa no aplicaba los convenios, expulsaba a sus empleados y, además, aumentaba las tarifas; dicho memorial también se queja del nuevo superintendente, Hirschfeld(15).

La Fundación de la CGT: los tranviarios en 1921

La CGT se forma en febrero de 1921 como resultado de las tendencias anarcosindicalistas de la Convención Radical Roja (17). De tal manera se planteó de modo organizado y centralizado el trabajo sindical y político de diversas asociaciones que ya habían unido sus fuerzas en muchas ocasiones y que ahora se apartaban de la línea llevada por la CFOM, cuando ésta pasaba a formar parte de los dirigentes nacionales. La solidaridad entre los diversos gremios anarcosindicalistas para llevar a cabo la huelga general, máxima manifestación de la acción directa, se vió repetidamente durante 1921: en la huelga ferrocarrilera, en la de telefonistas del mes de mayo, en las que los tranviarios tuvieron un importante papel. A partir de la Convención Radical Roja los tranviarios publicaron, aunque con muchas interrupciones, un periódico propio llamado Nuestra Palabra (18).

Al ser abastecida la ciudad de México en energía eléctrica por la presa de Necaxa, es evidente que la falta de agua en las instalaciones hidroeléctricas o de cualquier otra falla, provocaría consiguientemente problemas en el servicio del transporte eléctrico del DF. Es lo que venía ocurriendo a partir de abril de 1921: suspensión del servicio nocturno, disminución de actividades en los centros de trabajo. Los trabajadores de tranvías vieron reducidos sus salarios al pago de seis horas en vez de ocho; y se anunció el cierre de algunos talleres a partir del 1o de julio (19).

El sindicato declaró una huelga forzosa de Talleres y Tráfico el 6 de julio, y la amenaza de una huelga general. La Compañía ofrecía sólo el pago de siete horas, por el trabajo de seis, argumentando y justificándose con la preferencia de reducir las horas de trabajo al cese de cientos de empleados. Entre tanto intentaba introducir esquirolas a las instalaciones, arguyendo que éstos era 70% del personal, supuestos operarios. La Federación acusaba al uso que la empresa hacía de los policías como esquirolas (20).

Después de varias juntas con el general Gasca, quien las abandonó para luego retomar cartas en el asunto, se llegó a la firma de un convenio el 14 de julio: se pagaría la mita de los salarios caídos, las ocho horas desde el 15 de julio y lo que se debía a los trabajadores desde abril se entregaría a partir del mes de octubre (21).

Los trabajadores llegaron a ver aceptadas algunas de sus reivindicaciones gracias a la posición conciliadora del gobierno: era necesario para éste no producir mayores problemas internos que viniesen a agravar el estado crítico por el que pasaba el país en ese año. Sin embargo, la manera cómo fueron llevadas las pláticas por el gobernador del DF, así como su pertenencia a la CROM hacían que el entusiasmo despertado por las declaraciones "obreras" de la nueva administración fuera cada vez menor. Los periodistas de El Demócrata confesaban que "tal vez impresionados por una serie de incidentes de que hemos sido testigos presenciales, nos dejamos sugestionar por la idea de que se pretende acabar con la Federación..."(22)

García Briseño, por su parte, comenta lo anterior y cuenta cómo los tranviarios "se reunieron en asamblea en el Sindicato de Panaderos, en donde se condenó la actitud asumida por Gasca, dándose así cuerpo a las versiones que desde hacía algunos días venían circulando en el sentido de que ciertos funcionarios, prominentes líderes de la CROM, al igual que los líderes de esa central obrera, tenían especial empeño en debilitar, para luego destruir la estructura de la CGT que está tomando una fuerza arrolladora por las tácticas de lucha empleadas en favor del proletariado" (23). En los meses que siguieron esas versiones se materializarían, a veces de modo sangriento; también se haría más clara la actitud del cromista Gasca. El caso de los tranviarios permite ver claramente un fenómeno que en julio de 1921 algunos comenzaban a vislumbrar.

El Conflicto de Fines de 1921

En septiembre de ese mismo año, se volvieron a presentar problemas al ser expulsados tres trabajadores por el superintendente del departamento de Talleres, Geo Murray, un extranjero, ale-

gando malos servicios, cuando sin embargo era notorio el activismo de dichos obreros. Los intentos de hablar con el gerente general o con el gobernador del DF fueron infructuosos en un principio, hasta que los trabajadores comenzaron, a fines de octubre, a amenazar seriamente con el uso de la huelga (24). El 30 de octubre se produce un paro parcial; y ante el fracaso de las gestiones ante Conciliación y Arbitraje -muy común en esos años-, interviene personalmente el general Gasca, resolviéndose la readmisión de uno, la indemnización de otro, y la resolución pendiente para el tercero, de los trabajadores despedidos(25).

Debido a la fuerza que tenían los jefes de los diferentes departamentos de la compañía, y a que ésta, apoyándose en las lagunas del 123 podía separar a los trabajadores con sólo dar cumplimiento a las correspondientes indemnizaciones, siguieron expulsándose a aquellos que desarrollaban actividades sindicales. Uno de los líderes de la Federación informaba que "la fuerte cantidad de demandas contra la Compañía por separaciones injustificadas" crecía (26). En noviembre, por problemas con Murray, habían sido cesados otros diecisiete trabajadores de los talleres.

Esta situación llegó a límites explosivos con la separación de Fernando León, el secretario general del sindicato de Talleres. La Compañía siempre estaba fundándose en la posibilidad de separar a cualquier obrero mediante el pago de tres meses de indemnización y con un aviso previo de 36 horas, las condiciones legales para separar a un obrero. Pero como lo hacía ver la propia Federación a la opinión pública en un desplegado, "el golpe que pretende dar no es contra uno de sus obreros, sino que sus miras son de atacar la organización social a que éstos han llegado"(27), personificada en el dirigente despedido.

El 6 de diciembre, los trabajadores suspenden las labores, ocupan los talleres de Indianilla, pidiendo a Gasca que la policía no intervenga. El día 12, fiesta religiosa importante, día de gran circulación, se efectúa un paro de protesta que sería continuado en los días siguientes. Los tranviarios pedían la reinstalación de León y la separación del superintendente de los Talleres, con el apoyo militante de panaderos y molineros de trigo (28).

Los dirigentes de la empresa exigían repetidamente al gobierno que se impidiese la suspensión del tráfico. El presidente Alvaro Obregón declaraba, en respuesta, que "la huelga carecía de legalidad porque no se había hecho notificación de ella a la empresa y a las autoridades con los diez días de anticipación que marca el artículo 123, que obligaba al gobierno a proceder con energía, puesto que tenía que velar por los intereses de la sociedad en general, y que si bien era cierto que los trabajadores tenían razón en protestar en la forma en que lo venían haciendo, era más que suficiente con la huelga en los talleres"(29). Así, tanto los empresarios como el gobierno se apoyaban y usaban el 123 para justificar la lucha contra el sindicalismo de los tranviarios, mientras que los trabajadores cegetistas que apoyaban la huelga se preocupaban en advertir que su acción "no esté encaminada en contra de las autoridades sino en contra de los procedimientos de los industriales"(30). Las distintas fuerzas sociales deslindan la participación del Estado, considerándolo como árbitro de los conflictos entre ellas.

Con el apoyo de diversos gremios, el movimiento continuó pues durante varios días. El 13 de diciembre se efectúa una manifestación nocturna, en la que la Federación de Tranviarios "reclama las fábricas para los obreros y las tierras para los campesinos" (31). Como la compañía no accede a las demandas de los obreros, y Obregón evade las entrevistas de los huelguistas, el movimiento se prolonga. El Demócrata del 14 de diciembre afirma que la CRCM estaría dispuesta a apoyar a los jefes y empleados de la Compañía que la víspera habían pretendido romper la huelga (32): el que una central obrera fuera hasta querer apoyar a una empresa de capital extranjera contra las luchas de la central rival nos da cuenta, agrega García Briseño de "lo que eran las pugnas de la gleba"(33).

Finalmente, el presidente Obregón intervino en el conflicto resolviéndose la huelga el día 17, quedando en litigio todavía algunos puntos hasta finales de ese mes. La empresa pagaría a León 2500 pesos como indemnización, se pagarían los salarios caídos y se retiraría a Murray del contacto directo de los trabajadores. Otras peticiones, cuya solución ignora la documentación consultada, eran: cinco años de salario en vez de dos, por fallecimiento en accidentes de trabajo; el 150% y no el 100% del sueldo en días de fiesta, un 20% de aumento en los salarios; la jubilación con sueldo completo

después de 20 años de servicio, así como un mes de salario por cada año de trabajo a los despedidos, por cualquier motivo; el pago de cuatro años de sueldo a los empleados que hubieran servido como representantes sindicales, cualquiera que fuese el motivo del cese. Estos seis puntos quedaban en litigio el 28 de diciembre, según un memorandum del gerente; pero dada la resolución que Obregón dió al caso del obrero León, es posible imaginar que los trabajadores no lograron obtener dichas mejoras (34). La noche del 31 de diciembre, Gasca felicitaba al presidente Obregón con motivo del Año Nuevo anunciándole que se había conjurado el problema tranviario (35).

Nuevos problemas en 1922

Al siguiente año, 1922, vuelven a plantearse nuevos problemas dentro de la Compañía de Tranvías de México por la posibilidad que educía ser legal de despedir a los trabajadores que no les convenían mediante una indemnización. En abril, la visita de un inspector del departamento de Trabajo de la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo da cuenta de las nuevas dificultades, porque quince obreros eventuales habían sido separados sin causa justificada y seguían separándose aún más, hasta sumar treinta, pretextando que habían terminado los trabajos para los que habían sido contratados. El sindicato, después de haberla votado, desistió de la huelga: aún si consideraba a los contratos individuales que regían el trabajo en la empresa como muy injustos, en ese momento no tenía argumentos capaces para combatir a la compañía. Esta sólo accedió a dar un pago adicional a dos trabajadores, advirtiéndole que no podría considerarse como una obligación en el futuro (36).

En los primeros meses del año habíanse ya suspendido las labores del año en algunos momentos en que se mostraba solidaridad con otros sindicatos; como ya se ha visto, la CGT planteaba un amplio frente de acción directa que conjugaba simultáneamente las luchas de sus diversas agrupaciones. Una carta del gerente de la compañía, el 19 de enero de 1922, amenaza a Obregón de que "si no se solucionan las dificultades en el Sindicato de Panaderos, se llevarán paros parciales en la Compañía" (37). Unas semanas más tarde esta vez en unión de los obreros de las instalaciones eléctricas de Necaxa, los tranviarios se declaran en huelga el 2 de marzo; exigiendo los pagos de las jornadas de huelga, el conflicto se resol-

después de mucho tiempo a favor de los trabajadores (38). Las manifestaciones del Día del Trabajo también mostraron la estrecha relación entre los grupos cegetistas: ese día los trabajadores del servicio de Tráfico dejaron de hacer circular los trenes, lo que fue considerado como un paro por la administración; en la manifestación hubo un encuentro con jóvenes de la Asociación Católica de Jóvenes Mexicanos, al mando de Capistrán Garza, al parecer provocado por éstos, que agredían a los "rojos" (39).

A fines de mayo la Compañía de Tranvías anunció que quedarían 32 empleados más fuera, debido a la introducción de un sistema más moderno en el departamento de recaudación, que llevaría a su reorganización. El sindicato apoyó, entonces sí, firmemente a los despedidos, insertando la lucha por la reposición del personal en una estrategia más amplia: se pediría que fuera efectivo el reconocimiento a la Federación de Empleados y Obreros de la Compañía, y que se institucionalizara el contrato colectivo. Se ha visto cómo la inestabilidad del empleo -los contratos individuales de tiempo corto- era útil a la empresa. En cuanto al reconocimiento de la organización sindical, la compañía argumentaba siempre no poder "reconocer a una sola agrupación o persona como representante de sus empleados y trabajadores por razones de justicia e igualdad" (40). Como es de suponerse, esta idea servía de fácil pretexto para enfrentar los problemas de los centros laborales con la utilización de agentes patronales.

Ante el fracaso de las juntas de Conciliación y Arbitraje y las interrupciones en las pláticas, el conflicto se agudizó: el sindicato se planteaba esta vez como objetivo alcanzar el reconocimiento y la eficacia como única agrupación de los trabajadores, con el apoyo de los gremios cegetistas. Un manifiesto en los diarios capitalinos (41) hace una exposición de los hechos, mostrando claramente que en esta ocasión se tomaban posiciones más radicales, en las que no se cedería.

El presidente Obregón interviene en el caso, tratando de mediar entre las partes. De entrada disocia el reconocimiento oficial de toda obligación legal a la que pudiera estar obligado: el reconocimiento oficial no está ni comprendido ni prohibido por

nuestras leyes, dice. Así recomienda a las clases trabajadoras que se traten las peticiones de manera diferente "de tal manera que sin entrañar un reconocimiento o sonar esta frase en las concesiones puedan obtener las mismas ventajas..."(42). Al no estar obligado a ello, Alvaro Obregón consideraba el reconocimiento de la organización sindical como un favor, que los interesados podían obtener, si se "portaran bien". Obregón reafirmaba esta postura con la amenaza del exterior, tan frecuentemente utilizada por los gobernantes para neutralizar la oposición de clases, de grupos políticos, etc., para señalar en otra parte al enemigo de los obreros. Justamente en esos días se llevaban a cabo las conferencias en Nueva York entre los banqueros norteamericanos y el secretario de Hacienda, Adolfo de la Huerta. Se discutía la manera de liquidar los intereses atrasados de la deuda pública, la forma en que México debía recaudar en lo futuro el cumplimiento de sus obligaciones financieras, los medios que debían adoptarse para liquidar las deudas adquiridas por los sucesivos gobiernos durante el período revolucionario. Así decía Obregón que en tanto "el mundo está pendiente de nuestros actos, se nos llama bolcheviki, se nos denigra"(43), había que cerrar filas en torno al gobierno constituido y no causarle problemas de tipo laboral. Dos días después, Obregón hacía una recomendación con los mismos supuestos:

"Los trabajadores huelguistas, estoy seguro, conocen la importancia de las conferencias que en Nueva York se están llevando a cabo entre nuestro ministro de Hacienda y los banqueros estadounidenses para encontrar la mejor forma de cubrir nuestra deuda exterior; conocen también la serie de ataques que se vienen enderezando contra mi Gobierno y las repercusiones que está alcanzando el movimiento de huelga, lo cual puede influir en sentido contrario en las conferencias de Nueva York. Por tal motivo espero que esta situación no se prolongue por mucho tiempo y deje en pie las proposiciones que les hice en vísperas de la huelga"(44).

A estos argumentos, frecuentes en esos días en las declaraciones de muchos funcionarios, y por lo tanto en la prensa, los huelguistas parecen haber respondido con el viejo ideario anarquista que rechaza la idea de patria y de nación que plantea la ideología burguesa. Al entrevistarse Excelsior a varios cegetistas sobre la importancia de las conferencias de Nueva York (45) se encuentra con un desinterés generalizado de sus detalles y avatares, y con la

necesidad de deslindar sus resultados de la lucha obrera, porque el que fueran positivos o negativos para la política económica del gobierno de Obregón, los trabajadores no podían esperar de la burguesía en el poder absolutamente nada, ni creer en las palabras de un gobierno dominado por ella.

Los grupos sindicales y la huelga de tranviarios

Como, a pesar de las declaraciones del Presidente y de su solicitud en que se prorrogara el plazo, la empresa seguía tenazmente decidida en no cubrir los salarios de los días de la huelga, las asambleas de trabajadores aprobaron detener el trabajo el 13 de junio "en virtud de no poderse evitar el movimiento por estar muy avanzado" (46).

La solidaridad y el apoyo de otros grupos se manifestaron una vez más. Así, a pesar de algunas diferencias que habían surgido entre ellos, panaderos y tranviarios comenzaron una huelga simultánea. Los trabajadores en imprentas y fábricas también amenazaban con la huelga, como lo muestran sendos mensajes enviados a Obregón por los propietarios de la Fábrica de Sedas Viuda de Hipólito Chambón e Hijos, y por los de la Hormiña, La Alpina y La Corona (en los que piden protección armada para salvaguardar sus propiedades así como la voluntad de "los que quieran trabajar libremente" (47).

Una vez más, a la solidaridad de los grupos de la CGT no respondió de ningún modo su organización rival, CROM. Más bien, corrían ciertas versiones en el sentido que habían camiones de los Establecimientos Fabriles, dependencia estatal controlada por los cromistas, actuaban para cubrir las lagunas causadas por el movimiento de huelga (48). El Centro Social de Choferes, organización adicta a la CROM, anulaba la eficacia de la huelga al sustituir a los tranvías por camiones como medio de locomoción y al modificar inclusive sus rutas para cubrir las necesidades de las colonias alejadas; más aún, criticó severamente a una agrupación paralela, la Federación de Camioneros, que había entregado 2000 pesos a los huelguistas (49).

No es extraño, por tales motivos, que la CGT rechazara decididamente toda propuesta de participación en el conflicto de elementos obreros que no pertenecieran a dicha organización, la "ayuda material y moral desinteresada" que había sido sugerida por el propio Obregón (50). Es evidente que se pensaba en la participación de la CROM, insertada en puntos claves del equipo gobernante, e interesada en ocupar los dominios cegetistas. En un gran manifiesto, la CROM declara, respondiendo a tal negativa:

"A pesar de todo, el Comité Central de la Confederación Regional Obrera Mexicana habrá de tomar la participación que no puede negarle la susceptibilidad de un grupo más o menos numeroso de los compañeros huelguistas, y habrá de manifestarse recomendando a las agrupaciones que integran nuestra organización que se abstengan de comprometer su estabilidad moral y sus intereses materiales en el movimiento que dirigen hombres poco preparados para cumplir con tan alta misión, cuya responsabilidad habré de exigirles muy pronto el propio contingente de trabajadores, que digno de mejor suerte es encaminado a un fracaso inevitable por el empeño de sus líderes..."(51).

El manifiesto proseguía, retomando las referencias a las conferencias de Nueva York que, como ya se ha dicho, eran un lugar común en las justificaciones de la postura del gobierno en los conflictos internos:

"Estamos en contra de esa manifestación de protesta que se llama huelga de tranviarios porque, sin quererlo, los elementos huelguísticos están sirviendo de instrumento a la reacción nacional e internacional que tiene empeño en crear situaciones complicadas y conflictos serios, haciendo que el elemento revolucionario se destruya y pierda sus energías para combatirlo después con mejores posibilidades" (52).

Contexto político de la huelga de 1922

Durante los dos primeros años del gobierno obregonista, sobre todo, hubo un fuerte aumento en el número de huelgas registradas en el país. Si se exceptúa 1921, su solución favorecía más frecuentemente a los trabajadores que a la empresa, como se aprecia en el cuadro siguiente:

Cuadro 10 A
Huelgas en el periodo presidencial de Obregón

Año	<u>A favor de:</u> los traba- jadores	la empresa	<u>Transacciones</u>
1920	52	39	82
1921	41	74	195
1922	90	12	85
1923	42	19	85
1924	69	22	34

Fuente: [53]

El que el gobierno, ligado estrechamente a la CROM, pareciera oponerse a los grupos de empresarios, motivó el descontento y la desconfianza de estos poderosos sectores, y las acusaciones de que México era llevado al bolchevismo, acusaciones que se repetirían durante muchos años. En junio de 1922, en los días de la huelga de tranviarios, simultánea a numerosos movimientos en Veracruz, Campeche, Tabasco, la actitud de los industriales fué más decidida, denunciando como un hecho muy significativo el que solamente los llamados rojos provocaran y apoyaran los diversos movimientos,

"que no obedecé a problemas propiamente de trabajo, puesto que trabajadores son también los 'amarillos' y éstos no han dado muestras de descontento ni han obstruccionado la labor del gobierno en estos momentos tan delicados para el país..."[54].

Por ello, los industriales hablaban de una maniobra política, secreta, que de ser descubierta dejaría de ser secundada por los obreros [55].

Por otra parte, enarbolando "el derecho de trabajar", que podía enfrenarse al de "no trabajar", y el deber del Gobierno de evitar que se afectaran los servicios de interés público, los empresarios atacaban que, según ellos, no se dieran suficientes garantías a los trabajadores "libres" que quisieran acudir al llamado de las empresas en huelga. Los editoriales de Excelsior iban hasta atacar rabiosamente el manejo "laborista" con que el equipo dirigente enfrentaba los problemas, retomando un viejo liberalismo que parece completamente superado por el eficaz manejo de las demandas sociales del país por parte de Obregón y sus sucesores:

"Los hechos vienen a justificar, de manera absoluta y plena, la firme actitud de Excelsior contra los movimientos sediciosos, que a pretexto de mejorar a la clase trabajadora, fomentaron ciertos personajes de la administración pública, con evidente falta de sentido común, de escrúpulos morales y de competencia política... porque algunos elementos gobiernistas han inculcado en el ánimo de sus obreros que sus aspiraciones y derechos no tienen límite... Ahora pretenden, en vez del contrato individual, el colectivo, muy conveniente para los trabajadores pero desastroso para la empresa, porque mientras ésta sigue siendo en los nuevos pactos una 'persona jurídica' RESPONSABLE, la masa anónima de los obreros, conforme los modelos que se proponen, carece absolutamente de responsabilidad"(56).

Calles, el secretario de Gobernación, en una entrevista negó totalmente dichas acusaciones de "favoritismo" hacia las organizaciones obreras, y cualquier responsabilidad del gobierno en los conflictos entre obreros e industriales, dejando bien clara la política laborista que después él, como Primer Magistrado, continuaría: "Ya pasaron definitivamente a la historia los tiempos y los gobiernos en que se acallaban a cañonazos las aspiraciones de las clases laborantes para mejorar dentro de la ley y del orden su condición económica, intelectual y moral"(57). La falta de una legislación reglamentaria del Artículo 123 era considerada realísticamente por Calles como uno de los factores que motivaban los constantes problemas sociales: éstos se evitarían, no a cañonazos, sino que debían regularse a partir del aparato jurídico y sindical que se iba poco a poco delineando; lo que no apunta Calles en esa entrevista es cómo se resolverían esos conflictos si no podían ser insertados en ese nuevo orden, si no respondían a "los postulados de la justicia", bien por su importancia desmesurada, bien por la combatividad y la radicalidad de sus participantes.

Justamente porque en el estado de Sonora se había expedido una Ley del Trabajo que establecía los derechos y las obligaciones de obreros y patronos, Calles sostenía que los conflictos en el norte del país serían menos numerosos y frecuentes que los que se debían en la región central. Reconocía que aunque en el Distrito Federal había un mayor número de negociaciones, los conflictos laborales podían reducirse al mínimo con una legislación similar.

Por su parte, Alvaro Obregón respondía a las presiones de comerciantes e industriales diciéndose

"incapacitado para evitar que los obreros hicieran las peticiones que estimaban convenientes así como para exigir a la empresa aceptarlas en caso de no estar señaladas por las leyes".

Su acción se limitaba a

"usar los medios persuasivos y a dar el apoyo moral a los que en su concepto encontraran más entera de la lógica y la moral para defender sus intereses" (58).

Desenlace de la huelga de 1922

En ese contexto fue desarrollándose la huelga de tranviarios: mientras que el gobierno no declaraba ampliamente "su amistad por las clases trabajadoras", los empresarios presionaban con mensajes y desplegados para que el caso fuera resuelto en favor de la compañía (59).

A pesar del apoyo que en otras agrupaciones tenía, el movimiento de los tranviarios después de unos días se vio empantanado porque no tenía mayor trascendencia, ni en el transporte público del DF (manejado por los camiones) ni en la distribución de pan (que se traía desde Pachuca y se introducía clandestinamente en restaurantes y comercios)(60). Además, los esquiroleros eran protegidos por la policía en panaderías y dulcerías (garantías del gobernador Gasca a los "obreros libres"), y la empresa no transigía. Esta parece haber sido consciente de su creciente poder cuando, la noche del 16 de junio, estando el asunto en vías de resolución en una junta en la casa del ministro de Industria, sorpresivamente abandonó el lugar el abogado de la empresa acusando al gobierno de no dar suficientes garantías, actitud aparentemente más hostil que la del propio gerente (61). La Compañía ya había declarado con anterioridad que no haría nada por contratar trabajadores, ni por desmentir o apoyar cualquier opinión (62): esa actitud que sólo esperaba que los acontecimientos vinieran por sí solos a resolver el estado de cosas refleja que la empresa veía que éstos serían convenientes a sus intereses; y que sólo bastaba con dejar correr el tiempo.

Ante la desmoralización causada por la prensa, el fracaso de una movilización dispersada por la policía y las pocas pers-

pectivas de movilización, el 18 de junio el Comité de huelga de la CGT retira la exigencia de reconocimiento de la Federación y la del contrato colectivo, limitándose ya sólo a pedir la reposición del personal del departamento de Recaudación, el pago de los salarios caídos, el compromiso de no tener represalias y otras demandas menores (63). Gasca justifica entonces la intervención del poder público arguyendo que si los obreros retiraron sus peticiones es porque las consideraron injustas, y que por lo tanto ni la huelga tenía razón de ser ni aún menos podían las autoridades exigir a la empresa el pago correspondiente a los días de la huelga (64).

El convenio fue firmado el 21 de junio. En él, los empresarios se comprometían a tratar todo lo relativo a asuntos del trabajo con el obrero interesado o con su representante -más no con el sindicato-, a discutir con los obreros el pago pedido por ellos y a colaborar en el problema de su habitación, a cumplir con las prescripciones constitucionales relativas a los accidentes de trabajo y la jornada de 8 horas, a no ejercer represalias; como medio de transar se gratificó a los obreros despedidos con 300 pesos por cada año de trabajo, además de tres meses de salario como indemnización. Pero no se pagaron los días de huelga, ni mucho menos se reconoció al sindicato ni al contrato colectivo (65).

Tranvierios, y luego obreros textiles y panaderos -los que aún conservaban una plaza- se reintegraron paulatinamente a sus labores. Parecería que las sanciones no se hicieron esperar: en una audiencia con Obregón el 27 de junio, los huelguistas le entregan un memorial pidiendo la libertad de un tal Andrés Cortado, que hasta fines de octubre seguían en prisión (66).

La huelga de junio de 1922 terminó así, con la retirada de las peticiones reivindicativas, y su aparente fracaso. Aparecen en él ya lineamientos sindicales que se enfrentarán aún más directamente al siguiente año. Fue además un movimiento que sacreó a gran número de industrias en un momento político decisivo; de las huelgas registradas en ese año en la "industria del transporte" en el país, es sin duda la más importante. Prueba de ello es el cuadro que sigue, cuadro 10.2, extraído de las estadis-

ticas de la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo, en el que aparece -anotándolo nosotros a título comparativo- que las huelgas de textiles en Metepec Pue. afectaron a 1500 obreros y las de la industria alimenticia en Socomusco Chis. a unos 3 000 [67].

En las mismas estadísticas aparecen las huelgas decretadas por obreros de diversos ramos industriales de la ciudad de México, en junio de 1922, siempre apuntando el mismo motivo: solidaridad [68]. Es así difícil considerar, como De la Torre Villar lo hace [69], que entre 1920 y 1922 hubo "pequeñas desavenencias entre empresa y asalariados... sin llegar a carácter alguno de gravedad".

CUADRO 10.B
HUELGAS EN EL PAIS, EN 1922, EN LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE(extractos)

Tiempo duracion	Entidad	Empresa	Salario medio	Número de Trab.	Huelguistas	Demandas	Pérdidas	Solución
27 feb -2 mar	DF	Automoviles de alquiler	4.00	15 000	15 000	Derogación ciertas disposiciones del Ayuntamiento	Neg: 23 000 Obr: 126 000	Favorable a obreros
7-13 mar	Ver	Compañía Naviera Mexicana	10.00	275	20	Separación de un capitán		Transacción
25 may 15 jun	Yuc	Ferrocarriles de Yucatán	?	1638	1634	Oposición al contrato individual	Neg: 12 000 Obr: 30 000	Favorable a obreros
23 jun (3 hs)	Pue	Ferrocarril Interoceánico	3.06	656	589	Exigencia de pago puntual	Obr: 673	Desfavorable a obreros
13- 21 jun	DF	Cia. de Tranvías de México	4.35- 2.43	4631	3712	Abolición del contrato indiv.	Neg: 305 000 Obr: 134 000	Transacción
5- 15 jun	Yuc	Ferrocarriles Unidos y Tranvías de Yucatán	3.05	160	56	Carta gobierno del Estado	Obr: 1749	Favorable a los obreros
19 ago	Gto DF	Ferrocarriles Nacionales de México	6.00	1300	400	Separación del maquinista y del mayordomo		?
22- 29 nov	Ver	Compañía Terminal	4.95	631	395	Aumento de salarios	Neg: 8000 Obr: 800	Favorable a los obreros

Los salarios medios (al día) y las pérdidas, en pesos

Fuente: (67)

NOTAS

- 1 AGN/SICT/DT leg 0.12.72, exp 38-169
- 2 Filiberto García Briseño, "Apuntes históricos sobre el movimiento obrero tranviario", El Popular, 6 oct 1952
- 3 Ernesto de la Torre Villar, "Notas para la historia de las comunicaciones y el trabajo en México: la Compañía de Tranvías y las luchas obreras 1900-1945", Humanitas, Universidad de Nuevo León, 1974, pp685ss
- 4 García Briseño, Ibid, 13 oct 1952
- 5 Ibid. Formaban parte de la organización administrativa de la empresa: R.G.R. Conway, director general; Pedro Méndez y Méndez, secretario general; W. Graham Fulton, tesorero; F. Adler, Oficial Mayor; A.E. Reynolds, ingeniero en jefe; W. H. Fraser, ingeniero electricista; W.H. Bellamy, secretario de Tráfico; A.G. Calderón, agente de compras y almacenista general; Fernando Orvañanos, abogado general; doctor Sota, médico cirujano; E. Boheme, maestro mecánico interino; M. Ortiz, jefe de la imprenta; C. E. Akre, superintendente de empleos
- 6 AGN/SICT/DT Leg 0.12.82 Exp 35
- 7 El Demócrata, 19 mayo 1919
- 8 García Briseño, Ibid, 13 oct 1952
- 9 AGN/SICT/DT Ibid
- 10 García Briseño, Ibid, 4 nov 1952
- 11 Ibid
- 12 Ibid, 14 nov 1952
- 13 Ibid, 3 y 11 dic 1952
- 14 Ibid, 16 y 27 dic 1952
- 15 Ibid. Véase en el cap V los salarios de los tranviarios y de otros grupos sociales durante el período obregonista
- 16 Ibid, 9 ene 1953
- 17 Algunos tranviarios ocuparon destacados puestos entre los cuadros de la CGT; después de la convención de septiembre de 1921, en el Consejo Federal Ejecutivo de la CGT figuraban los tranviarios Carlos Balleza, como secretario de correspondencia, Rafael Escobar, como secretario de Conflictos
- 18 Jorge Basurto, El proletariado urbano en México 1850-1930, México; UNAM 1975, pp229 y 231; García Briseño, Ibid
- 19 García Briseño, Ibid, 9 y 29 enero 1953
- 20 Ibid, 29 ene y 4 febr 1953
- 21 Ibid, 4 y 28 feb 1953
- 22 El Demócrata, 13 jul 1921
- 23 García Briseño, Ibid, 28 feb 1953
- 24 Ibid, 28 febr y 4 mar 1953
- 25 Ibid, 3 y 24 mar 1953
- 26 Ibid, 3 abril 1953
- 27 Ibid, 7 abril 1953
- 28 Ibid, 7 y 18 abril 1953
- 29 Ibid; un periódico comunista habla así de la entrevista de los huelguistas con Obregón: "interesante fue el informe rendido por esta comisión sobre su entrevista con el presidente Obregón, haciendo ver a los trabajadores hasta qué grado se ha olvidado este señor de los postulados de "la revolución" a que llevó a las masas obreras y campesinas de México, pues su parcialidad llegó al extremo. Mientras exigía a los tranviarios

cumplir con la ley avisando con un plazo de diez días para declarar la huelga, no tenía escrúpulos en manifestar que a él poco le importaba que la compañía violase los contratos celebrados con sus empleados" (El Obrero Comunista, 17 diciembre 1921)

- 30 Ibid, 7 junio 1922
 31 Ibid, 23 junio 1922
 32 Ibid; El Demócrata 14 diciembre 1921
 33 Ibid
 34 García Briseño, Ibid, 10 abril 1954; AGN/OC exp 407T1
 35 AGN/OC exp 407T1
-
- 36 García Briseño, op cit, El Popular, 29 abril 1954
 37 AGN/OC exp 407T1
 38 García Briseño, Ibid
 39 Ibid, 28 mayo 1954; Luis Araiza, Historia del movimiento obrero mexicano, México, Casa del Obrero Mundial, 1965, vol IV, cap 28
 40 AGN/OC exp 407 T1
 41 El Demócrata, 6 junio 1922
 42 El Demócrata, 12 junio 1922
 43 García Briseño, Ibid, 21 septiembre y 15 octubre 1954
 44 Ibid, 27 octubre 1954
 45 Excelsior 16 junio 1922
 46 AGN/OC exp 407 T1
 47 Ibid: por solidaridad están registradas en los cuadros estadísticos del Departamento de Trabajo de 1922 huelgas en la Compañía Telefónica Ericsson, Imprenta Franco Mexicana, Fábrica de Sedas La Trinidad, Cía. Colonial, Dulcería Modelo, Cía. Industrial Salva, Cía. del Mar, El Palacio de Hierro, Dulcería Zahler, La Suiza, Alpha, Aurrerá, Pasamenería Francesa, La Alpina, La Hormiga, San Antonio Abad, La Magdalena, La Linera (AGN/OC 407H4).
 48 García Briseño, Ibid, 8 octubre 1954
 49 Ibid, 2 diciembre 1954; Excelsior, 15 junio 1922
 50 García Briseño, Ibid, 27 octubre 1954
 51 AGN/SICT/DT exp 8/300-1 (clasificación antigua)
 52 Ibid
 53 Barry Carr, El movimiento obrero y la política en México 1910-1929, México, Secretaría de Educación Pública, 1976 (Col. Sep Setentas), vol I, p183
 54 García Briseño, Ibid, 15 octubre 1954; Excelsior, 14 junio 1922
 55 Ibid
 56 Excelsior, 14 junio 1922
 57 García Briseño, Ibid, 3 noviembre 1954
 58 AGN/OC exp 407T1
 59 Ibid; Excelsior 14 junio 1922
 60 Excelsior 20 junio 1922
 61 AGN/OC exp 407T1
 62 García Briseño, Ibid, 2 diciembre 1922
 63 AGN/OC exp 407T1
 64 Excelsior 20 junio 1922
 65 Ibid, 22 junio 1922
 66 AGN/OC exp 407T1
 67 AGN/OC exp 407H4
 68 Véase supra, nota 47
 69 Ernesto De la Torre Villar, art cit, p. 85.

"dice un orador que han sido informados que varios de sus compañeros han sido aprehendidos hoy por la mañana y que la huelga será hoy contra del Gobierno, pues que el señor Presidente de la República se ha vendido y que está de parte de los traicioneros y que ellos morirán pero no burlados del Gobierno. En nombre del sindicato de tallerías quieren saber si están dispuestos los huelguistas a esperar lo que venga aunque vayan a la prisión, pero no vendidos, a lo que contestan que sí y que recuerde el General Obregón cuando estuvo en el Teatro Hidalgo y se puso la bandera roja y negra sobre el techo, pero que ahora como es gobernante está de parte del gobierno burgués [Textual]"

Informe de agentes secretos sobre una
asamblea de la Federación de Tranvian-
riarios, 29 enero 1923, AGN/DC exp407T28

CAPITULO XI EL MOVIMIENTO DE 1923

La solidaridad entre los diversos gremios que formaban la Confederación General de Trabajadores y sus estrategias de "acción directa" se manifiestan una vez más en la huelga de tranvianrios de 1923. Dicho conflicto fue doblemente significativo puesto que, como ya se ha visto, la Federación de Tranvianrios era uno de los fundamentales pilares de la central anarcosindicalista y que por lo tanto la huelga en este gremio afectaba directamente al trabajo y al desarrollo de la CGT. Y más que nada, porque los sucesos de enero de 1923 muestran de modo específico una tendencia cada vez más evidente, conforme transcurría el cuatrienio obregonista, hacia una política represiva en contra de las organizaciones obreras que desbordenan los moldes que el propio Estado iba forjando al movimiento sindical.

Los orígenes

A principios de 1923, la compañía de Tranvías pretextando, como usualmente lo hacía, sus excesivos gastos y su mala situación económica, decidió la separación paulatina del 10% de su personal, que se indemnizaría con el salario de tres meses,

como la Constitución marca. El despido de algunos obreros con gran antigüedad en la empresa motivó que el sindicato notificara, como muestra de apoyo y solidaridad, la amenaza de una huelga en diez días (1). Las juntas que se llevaron a cabo para solventar dicho peligro ante el gobernador del DF no dieron resultados, por lo cual la Federación decidió votar un paro parcial el 13 de enero, como parte de una táctica de huelga escalonada, pero que se iniciaría en los departamentos de Talleres y de Recaudación.

Los trabajadores pedían que además de los tres meses de indemnización reglamentaria se pagara a los despedidos -que a menudo eran los más politizados- un mes de salario por cada año de servicios. Demanda que posiblemente se sustentaba con la práctica en otros gremios; así por ejemplo, la cláusula 31 del convenio que regía las relaciones entre la Compañía Mexicana de Luz y Fuerza Motriz S.A., y los trabajadores electricistas desde el 31 de diciembre de 1921 (3).

Al estar en huelga los departamentos de talleres y de reparación, aún si eran los únicos, el problema no podía prolongarse por mucho tiempo, porque al no reparar y por tanto dejar de servir los cerros que iban sufriendo averías, el funcionamiento de la Compañía en su totalidad iría trastornándose poco a poco. Pero con el paso de los días el conflicto no se resolvía, ni siquiera se planteaba en pláticas conciliatorias: las posiciones de las dos partes eran intransigentes y, lo peor, el gerente de la compañía de Tranvías, R.G.R. Conway, se encontraba enfermo (4). Cabe hacerse notar cómo, según todas las fuentes, este impedimento dificultaba cualquier paso, lo que hace pensar en una dirección muy personalizada de la empresa.

Se generaliza la huelga

La huelga se generaliza el 21 de enero, paralizándose las actividades en todos los departamentos de la Compañía, con la exigencia de que se cumplieran las demandas sobre las indemnizaciones y de que se pagaran los salarios de todos durante los días de huelga (5). Una vez más, las demás organizaciones sindicales agrupadas en la CGT, unificándose en torno a los tranvia-

rios, amenazaban con su arma de lucha, la huelga general.

En particular, los electricistas del SME estaban dispuestos a intervenir. La Federación de Campesinos de Puebla y Tlaxcala declaraban su solidaridad ante la opinión pública. Los camioneros acordaron entregar dos pesos por persona cada día(6): es dable suponer que esta fuerte ayuda económica podía perseguir otros fines que los de una mera solidaridad, puesto que era conveniente para los camioneros el que se paralizara todo el sistema de transporte eléctrico en la capital y se favoreciera así a la competencia: El Demócrata (7) habla de los numerosos abusos de los camioneros que se excedían en el precio del pasaje y en la velocidad de sus vehículos, totalmente desbordados por la demanda.

La intervención del ayuntamiento de la ciudad de México "por falta de alimientto y sobrada de política" (8) fue rechazada por los huelguistas: justificaban su actitud en que siempre habían estado alejados de mezclas y grupos políticos. Y lo que era muy común en esa época por la falta de reglamentación en las relaciones laborales, se recurrió al Presidente de la República para que fuera árbitro del conflicto: por lo demás rasgo característico de una imagen del presidente caudillista que, por encima de la lucha de clases, podía decidir salomónicamente de la resolución de los conflictos sociales.

En una junta con los obreros, Obregón ofreció que hablaría con el gerente Conway y trataría de convencerlo de que cediera en algo a las peticiones que habían formulado los obreros, del mismo modo que pedía a éstos "retiraran de ese pliego lo que no fuera justo ni estuviera dentro de la ley, pues si él se había mostrado siempre amigo de los trabajadores, también su carácter lo obligaba a ser respetuoso de la justicia y de la ley"(9).

La Compañía, en sus conversaciones con el Presidente, mostró la documentación sobre su estado económico (10) y sostuvo en base a ella su ofrecimiento de sólo tres meses de indemnización a los cesados. Los tranviarios, en una segunda junta con Obregón, tampoco estaban dispuestos a ceder un ápice en su posición. El Demócrata preguntaba a ocho columnas: "¿Quién solucio-

nará el grave conflicto de los tranviarios? La Compañía no cede, los obreros tampoco, y el Ejecutivo no halla la forma de esa avenencia"(11).

Divergencia de opiniones o esquirolismo

En este marasmo del proceso de negociaciones, parece haberse ido desarrollando cierto descontento entre los huelguistas en contra de sus líderes; comienza a rumorearse de que algunos trabajadores querían reanudar el tráfico. Ya el 13 de enero el sindicato de el Departamento de Tráfico se había opuesto a la generalización de la huelga (12). Empero es difícil asociar este hecho con la inconformidad en contra del comité de huelga, apuntada por la prensa; así como dilucidar si realmente ésta comenzaba a surgir o si se trataba meramente de los primeros síntomas de esquirolismo destinado a romper la huelga que, como se vió posteriormente, alcanzó sus fines.

El Democrata (13) consigna varios casos de trabajadores sobre las los tranvías, en diversas partes de la ciudad, y el descontento entre empleados y obreros que culpaban a la comisión "de no obrar con la rapidez y energía necesaria para solucionar tan prolongado y grave conflicto"(14).

Que se confíe en la veracidad de estas notas o no, la política de división es clara con el manifiesto citado anteriormente y sobre todo con la convocación de una asamblea el 27 de enero en el Teatro Principal; los inconformes llamaban a ella,

"en vista de que el conflicto con la Compañía permanece sin solución a pesar del tiempo transcurrido y de que el comité de huelga nombrado por una minoría no responde a la urgencia del momento, comprobado como está de que la inmensa mayoría de los que trabajamos en dicha empresa no estamos de acuerdo con la actuación del Comité Ejecutivo de nuestra agrupación, en defensa de nuestros intereses, tanto de carácter social como de carácter económico..."(15).

A pesar de que los informes de los periódicos hablaban de que la desunión se debía al extremismo y a la topeza de los líderes cegetistas, se sospechaba que la empresa estaba pagando a periodistas y que la CROM estaba detrás de los supuestos inconformes (16).

En la asamblea del 27 de enero se formó una Unión Sindicalista de Empleados y Obreros de Tranvías; "se montó la farsa dirigida por los 'vaquetones' y se mezcló a la veintena de traidores con un centenar de gente reclutada para desempeñar el papel de comparsas...La farsa consistió en dar visos de legalidad...", dice Areiza (17), el convenio que sería firmado poco después con la empresa. Dicho convenio resolvía la huelga mediante la cual se abolían los contratos individuales y otorgaba "la Compañía a sus obreros y empleados todo lo que estimó justo y equitativo"(18), más no lo que ellos exigían; se indemnizaría a los obreros separado con sólo tres meses y se pagaría al personal parado el 50% de sus salarios durante el tiempo de la huelga. Es de hacerse notar que el convenio fue acordado con increíble rapidez en el despacho del gobernador Gasca, prominente cromista (19), entre los tranviarios disidentes y los representantes de la Compañía.

Entre los miembros de la Unión había individuos que antiguamente trabajaban en la Compañía, y la habían dejado para pasar a otras dependencias como la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo o el Ayuntamiento de la ciudad(20). En una nota aparecida al año siguiente en el propio periódico de la Federación, se apunta que los líderes más destacados en la reunión del Teatro Principal habían sido copartícipes de la radicalización del sindicato, y se recrean algunos detalles anecdóticos del pasado que venían a ridiculizar y a contradecir la postura que adoptaron después:

"recuerde José Valázquez como era delegado de los tranviarios a la Federación Comunista del proletariado e instaba a los compañeros con ahínco para que formasen grupos terroristas... Y tú, Juan Miranda, ¿no te acuerdas cuando en célebre asamblea nos diste a entender que al día siguiente te comerías entero al licenciado Lagos con todo y pelo y cola? ¿no te acuerdas cuando querías destazar a los políticos, aún a los más radicales entre ellos como a los comunistas? ... Y el convenienciero Rodríguez que, desechado de la banda por inepto se acogió, con poca dignidad por cierto, a la Federación para reingresar a ella y quizá distinguirse un poco para obtener una comisión que le permitiera tener turno de temprano" (21).

Por lo demás, el presidente Obregón no ocultó el apoyo que daba el Ejecutivo a la Unión en un telegrama que "lamentaba" las diferencias entre los trabajadores; puesto que la intransigencia de los dirigentes de la Federación imposibilitaba cualquier posibilidad de avenimiento, formulaba votos por una mayor concordia con la empresa, "estando misma disposición -agregaba- prestar su apoyo en todos aquellos casos en que obreros libres limiten sus pretensiones a lo que sea lógico y moral" (22). Los telegramas de la Federación, que protestaban por lo sucedido, y que pedían garantías contra las fuerzas policíacas que defendían a los esquirolas, fueron completamente ignorados. Las entrevistas que solicitaban fueron desdeñadas, por inútiles por Obregón (23).

Era evidente, pues, que se había desatado una ofensiva en contra de la organización cegetista, que llevaría al Estado a resolver rápida y eficazmente el conflicto, y del que la CROM se aprovecharía para destruir uno de los pilares de la CGT.

El enfrentamiento o la represión

Ante la reanudación de actividades en la Compañía de Tranvías, los huelguistas debían reaccionar más activa y eficazmente, pensar en nuevas tácticas que superaran la crisis del movimiento. En acaloradas discusiones se escogieron nuevos comités ejecutivo y de huelga, que debían agilizar la resolución de la crisis, y se planteó la extensión de la huelga a diversos gremios en todo el país; desde ya las agrupaciones cegetistas en el DF, en el estado de México y en el de Veracruz fueron paralyzando los sectores que controlaban: panaderos, telefonistas, hilanderos, dulceros, empleados de tiendas capitalinas, fueron apostándose a la huelga general. Agentes de la policía reservada espían las reuniones sindicales e informaban que los huelguistas "creen que están perdidos" (24). En la prensa aparecieron manifiestos y boletines que denunciaban la traición de ese pequeño grupo alejado por Gasca, y que consideraba como nula la representatividad de esa organización paralela de tranviarios, y por consiguiente el convenio que había realizado con la empresa (25).

Pero la empresa, apoyándose en el convenio con la Unión y en la postura de las autoridades, comenzó a utilizar esquirolas: presos comunes fueron sacados de las cárceles para que sirvieran como rompehuelgas y reanudaran el servicio de tranvías (26). Los huelguistas, apoyados por obreros de otros sindicatos, organizaron piquetes y brigadas que impidieran la marcha de los trenes, así como el ingreso a los talleres; se amenazaban, apedreaban, golpeaban y bañaban a los esquirolas. Los tranvías que se encontraban en circulación eran lapidados. En un boletín de la Unión:

"denuncia ante la opinión pública el hecho de que el grupo de fracasados que componían el comité de huelga; han lanzado la amenaza de agredirnos y secuestrarnos e impedirnos nuestras actividades diarias". En caso de que esto lo llevaran a cabo, declaran estar dispuestos "a repeler cualquier agresión en legítima defensa y haciendo uso del derecho que nos dan las leyes; así como que no permitiremos por ningún concepto que se atente contra nuestras libertades individuales haciendo uso de todas las armas que tengamos en las manos"(27).

Se preveían sangrientos sucesos en cualquier momento ya que los grupos de la CGT iban organizando con mayor consistencia y coraje la defensa del movimiento reivindicativo, y que el gobierno estaba dispuesto a respaldar de cualquier modo la reactivación del sistema de tranvías, prevista en el convenio. El gobernador del DF ordenó el acuartelamiento y la salida de tropas -800 soldados- para proteger la introducción de esquirolas en los talleres y la circulación de trenes, defendido cada uno por un destacamento de cinco soldados acompañando al motorista (28).

El 31 de enero se realiza una enorme manifestación en contra de las autoridades laboristas; según Salazar, si Obregón no hubiera estado tan influenciado por éstas, su régimen hubiese tenido otro concepto de los obreros rojos. La manifestación culminó con un gran mitin en el Zócalo y una entrevista con el presidente Obregón; quien manifestó una vez más su apoyo a los esfuerzos de mayor bienestar de las clases trabajadoras: declaró cómo, si bien al principio había sido neutral en el conflicto, posteriormente un grupo numeroso le había pedido reanudar

los servicios y volver a trabajar," a lo cual -decía- no puede oponerse el gobierno... El gobierno se vió obligado a intervenir sólo bajo el aspecto de proporcionar garantías para restablecer estos servicios y satisfacer los anhelos de la mayoría" (29).

Dicha manifestación abarcó también una protesta ante el diario El Demócrata, que por lo general se consideraba como un periódico liberal, favorable a las causas obreras y que había tomado una postura opuesta a los intereses de la Federación, especialmente debido a la participación de un reportero, Guati Rojo, en los sucesos del Teatro Principal. Como era el redactor de las noticias concernientes al proletariado en dicho periódico, y después de haber escrito a favor del movimiento tranviario, repentinamente comenzó a apoyar a la Unión, los huelguistas protestaron por ese cambio, de graves consecuencias porque la opinión pública pesaba en tan álgidos momentos. El director del diario, Vito Alessio Robles, pronunció un encendido discurso que denunciaba ante los manifestantes la ambivalencia de la política laboral del régimen, "las dos pesas y las dos medidas": "cuando se trataba de una huelga de obreros afiliados a la CROM los soldados y policías protegían a los huelguistas, cuando de obreros de la CGT entonces la tropa y la gendarmería protegían a los esquirolas" diría Vito Alessio Robles en un libro que conmemoraría su posición en estas jornadas (30). De inmediato, y en público, Guati Rojo fué cesado. Lo más importante del caso es que este reportero había estado inmiscuido a principios de enero en el ataque de la gendarmería montada del Gobierno del DF a la Liga de Empleados del DF. Después de los sucesos que relatamos, Guati Rojo ofrece sus servicios al gerente de la Compañía "a fin de tener derecho a inmiscuirme -dice- en los asuntos de su personal y evitar en beneficio de la misma (compañía) toda actividad huelguística en su contra. Esto, desde luego, bajo la mayor reserva para obtener el mayor éxito" (31); como él mismo lo sugería en una carta escrita a Conway. En 1924 Guati Rojo escribirá al presidente, congratulándolo por su actuación militar ante la rebelión delahuertista, quizá con fines más materiales (32).

El apoyo de muchos sectores laborales, la paralización progresiva de fábricas y comercios, manifestaciones públicas como las del 31 de enero y las declaraciones de los participantes a la asamblea del Teatro Principal, en las que decían haber sido engañados, fueron dando fuerza al movimiento huelguístico la fuerza que no tenía antes de la aparición de la Unión, puesto que carecía de opciones que superaran el marasmo de las negociaciones.

Pero también parecería que el gobierno de Obregón estaba decidido, quizá presionado por los líderes cromistas, a sacar adelante y de cualquier modo la alternativa que habían abierto y apoyado con la realización del convenio con la Unión. El primero de febrero se intentó reanudar el servicio de tranvías, protegiéndolos con escoltas de soldados: al venir uno de ellos por la calle de Uruguay, frente al local de la CGT que en ese momento estaba plétórico de obreros reunidos en una asamblea, le impidieron el paso, lo cual dió lugar a una terrible refriega. Los huelguistas, desarmados en su mayoría, se atrincheraron en el local y se enfrentaron a poderosas fuerzas militares que vinieron a reforzar el combate. Después de un largo tiroteo que terminó con la ocupación de la Confederación, y con la detención de aproximadamente 150 personas, se contaron cuatro muertos y alrededor de quince heridos (33).

Las tropas Federales habían sido puestas a disposición del gobernador Gasca por el Ejecutivo; en opinión de Alvarez Dávalos (34), que es bastante generalizada, por órdenes del gobernador del DF intervinieron las tropas en el choque "por quién sabe que prebendas", siendo el gobernador considerado por él como culpable directo y responsable de los sucesos del primero de febrero. No es tan importante el hecho de que Gasca haya o no detallado las medidas represivas contra la CGT, sino que se ejemplifica perfectamente en este caso la utilización que los líderes de la CROM hacían de los aparatos de Estado para destruir a sus enemigos políticos, en su creciente control del movimiento obrero. Ya un año antes escribía al respecto uno de los fundadores de la CGT, Píoquinto Roldán:

"Conocida por todos es la actitud gubernamental con referencia a la huelga de tranviarios, ya que Gasca no tuvo inconveniente alguno en amenazar tanto a los electricistas como a los tranviarios, sosteniendo al absurdo de que las huelgas de ambas colectividades eran directamente contra el llamado poder público, motivo por el cual nos encontramos con que la amenaza de un desleal líder obrero en el poder puede servir para definir su situación de una manera clara y precisa... Entre la huelga de tranviarios y de electricistas existió esta enorme diferencia: dentro de los choferes se coló un grupo de políticos que quiso aprovechar tal movimiento para sus fines partidaristas y encontró el apoyo resuelto y formal de Gasca; la huelga de electricistas, secundada por los tranviarios, que perseguía fines de carácter moral y económico fue; hostilizada por el gobierno del DF, porque en ambas colectividades no encuentran eco ni los intereses de partido de un Miguel Alonzo Romero ni los egoísmos políticos de un Gasca"(35).

Destacamentos policíacos y militares no sólo intervinieron en el edificio de la CGT y en los alrededores para perseguir a los rojos, sino también en el Sindicato de Panaderos, otro bastión cegetista, y en la disolución de grupos obreros en Indienilla, San Antonio Abad y el Zócalo. México parecía estar en estado de sitio (36).

Esa tarde, la sesión de la Cámara de Diputados discutió la candente situación nombrándose una comisión que buscaría, con el Presidente, la manera de resolver el conflicto entre los "diversos grupos de obreros"; una segunda proposición, para manifestar a los empleados de tranvías el apoyo moral de la Cámara fue impugnada por el diputado cromista Rodarte, y abandonada,

"porque sería también una vergüenza -arguyó Rodarte- que aquellos compañeros que se titulan radicales, que se titulan rojos y que hasta el encabezado de su papel de correspondencia y en los documentos que usan, ponen el lema de 'acción directa' -que quiere decir que no aceptan la intervención de los poderes- sería una vergüenza que esos compañeros hicieran uso de ese lema para cometer un desaire a la Representación Nacional"(37).

Obregón declaraba que como los huelguistas habían sobrepasado la prudencia y agotado la paciencia del Gobierno, éste se

encontraba resuelto a solucionar el conflicto, acudiendo también a las armas si era necesario(38): su deber al frente del gobierno era el de imponer garantías a toda la sociedad. El amigo de las clases trabajadoras, el caudillo obrerista reprimía así brutalmente a los huelguistas, con las mismas palabras que se hubieran utilizado en los conflictos sociales durante el Porfiriato. Considérese la altanería de la respuesta de Obregón a los huelguistas, mensaje telegráfico ampliamente difundido por la prensa:

"Me he enterado del mensaje de ustedes que dice: 'Protestamos atropellos cometidos fuerza armada invasión local lujocrueldad. Revolución defraudada, principios pisoteados, exigimos garantía pueblo'. Ejecutivo a mi cargo no sabe qué admirar más, si audacia Uds. al asaltar un tranvía agrediendo a mano armada a miembros del Ejército que lo escoltaban y asesinando al motorista y causando daños irreparables a personas indefensas e inocentes, que en el carro viajaban, o el cinismo que campea en su mensaje revelando una completa inconciencia de las responsabilidades que sobre Uds. pesan y una absoluta perversidad... El Gobierno que me honro en presidir he dado y seguirá dando pruebas inequívocas de prestar un apoyo decidido para que todas las clases laborantes tanto de las ciudades como del campo reporten los beneficios que les dá el progreso del actual gobierno y cuyos postulados fueron precisamente la bandera de la revolución y los nombres de los sacrificados en ella sean profanados por los que no han sabido comprender la alteza de miras que animó a los hombres que aceptaron conscientes el sacrificio para conquistar el bienestar colectivo"(39).

Esta actitud decidida y férrea de Obregón se manifiesta en todo su esplendor en un telegrama enviado a Gasca algunos días más tarde, en el que pide que los "responsables" de los sucesos de la calle de Uruguay sean consignados, pudiendo servir como base para esto una hoja que escribió el grupo de directores la mañana del zafarrancho, "pues ella no es sino una revelación clara de la intención..."(40).

Calles, secretario de Gobernación, mostraba al igual que Obregón una firme actitud; que contrastaba con su declaraciones de junio del año anterior: el Gobierno ahora estaba decidido a imponer el orden por la fuerza (41).

Obregón, Calles y otros miembros del gobierno viajaron al Bajío en los días siguientes, sin que ese gira tuviera relación directa con las posibles consecuencias de la actitud del gobierno, contrariamente a la opinión popular reflejada por algunos autores (42). Por ello se encargó directamente del problema al secretario de Hacienda, Adolfo de la Huerta. Durante su período presidencial, que siguió el triunfo de la rebelión de Agua Prieta, De la Huerta había permitido una inusitada actividad sindical, incluso favoreciéndola; se conocía además su apertura de criterio y hasta su simpatía por la CGT (como dice Areiza, siendo "un hombre con fino sentido, culto, y por ende conocedor de la importancia de los avanzados ideales de los pueblos, conocía a fondo el significado ideológico de los principios de la CGT" (43), sobre todo después de la huelga ferrocarrilera de 1921, en la que había defendido su causa frente a otros miembros del gobierno. Alguien ha llegado a hablar de un subsidio que otorgaba a la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras, del que indirectamente se beneficiaban los comunistas (44).

La unión de De la Huerta con los ferrocarrileros tendría gran importancia a fines de 1923 en la rebelión que él encabezó contra el gobierno de Obregón -detonada por el problema de la sucesión presidencial; dicha Confederación, así como la CGT, aunque no declararon abiertamente su solidaridad con De la Huerta, la apoyaron mediante la participación de muchos de sus miembros. En diciembre, el ex secretario del Consejo Ejecutivo de Sociedades Ferrocarrileras manifestó de su gremio que "ningún hombre en el Gobierno articuló mejor los postulados de la Revolución y las aspiraciones de los trabajadores como De la Huerta" (45). Los movimientos sindicales se oponían en la revuelta, los independientes contra las huestes de la CROM, que sostenían el binomio Obregón Calles.

Podría replantearse la rebelión delahuertista, generalmente acusada de reaccionaria y conservadora, a la luz de sus relaciones con el movimiento obrero: ¿su contacto con el anarcosindicalismo no tenía más que una trascendencia coyuntural? ¿o respondía a otra estrategia de política laboral en la consolidación

del Estado? Según la tan mencionada Clark, "el éxito de De la Huerta en ese momento habría significado para ellos exactamente lo que el triunfo de Obregón significó para la CROM en 1920, una posición de favores gubernamentales. Pero la CROM fué más aguzada y con el fracaso de De la Huerta se vió en aún mejor posición que antes"[46].

Así los políticos presidenciables luchan por ganarse el apoyo de las grandes centrales obreras con vistas al futuro más próximo, la sucesión de 1924: esta vinculación es más clara con el testimonio de Veladés que habla de una carta de De la Huerta a Salazar "en la que le pide crear un partido obrero y a cambio de su apoyo garantizarle el puesto de secretario del Trabajo"[47]. De tal modo que en la diferente actitud de los caudillos de Sonora para con los tranviarios en 1923 se vislumbran ya los grupos de poder que se enfrentarán a finales del año y el modo cómo aprovechaban los conflictos protagonizados por las organizaciones sindicales.

En suma, en la actitud ante la huelga de tranviarios de 1923 se reafirma la división política y personal creada en el seno del equipo gobernante, manifiesta a partir de la huelga ferrocarrilera de 1921 y que estallaría finalmente con la rebelión delahuertista.

De tal modo que gracias a la posición más clemente y abierta de De la Huerta los detenidos fueron liberados casi en su totalidad después de un día, con una explicación del ministro de Hacienda sobre la actitud del gobierno que "no se trataba de una hostilidad manifiesta en contra de ellos sino simplemente de evitar atropellos a la sociedad y sobre todo de hacerles comprender que no debían recurrir a estos extremos para hacer triunfar los principios de su organización"[48]. A la liberación de los presos también parece haber contribuido Vito Alessio Robles quien convenció al jefe de la zona militar, el general Arnulfo Gómez, de no seguir drásticamente las órdenes presidenciales de proceder a un enérgico escarmiento. Días más tarde, De la Huerta explica en un mensaje cifrado a Obregón los motivos de su proceder

que en cierto modo desobedecía las fulminantes disposiciones del Primer Magistrado:

"mi labor -decía- se concretó a convencer a los rojos que la actuación del gobierno había estado en todo justificada y debían reconocer su error y volver inmediatamente al trabajo... por consejo mío se pusieron en libertad a los 200 y tantos detenidos a quienes difícilmente pudiera haberseles encontrado responsabilidad. Mucho influyó para esta determinación la efervescencia que existía dentro de las agrupaciones obreras que veían con malos ojos la detención de un número tan abrumador" [49].

La normalización o el comienzo del colapso

El movimiento de solidaridad que se había ido extendiendo no fué aplastado directamente en los sucesos de Uruguay sino que, por el contrario, como reacción tuvo una llamarada momentánea; así estallaron algunas huelgas en fábricas textiles controladas por los cegetistas, como las de la región de San Angel, y la de Miraflores en el distrito de Chalco, que fueron rápidamente sofocadas mediante el envío de tropas [50].

Pero el golpe asestado al movimiento de tranviarios y de hecho a toda la CGT había sido muy duro: la prensa habla inmediatamente después de los sucesos de la rápida normalización de los servicios de transporte eléctrico, y todos los comentarios plantean la pérdida de la huelga como irreversible. Diversas organizaciones envían telegramas de apoyo a la manera como había encarado la situación el gobierno obregonista: la CROM, por supuesto, el Partido Fascista Mexicano, la Liga de Defensa y Previsión Social, la Federación Fascista de Tamaulipas, el Sindicato de Agricultores de Jalisco, el Sindicato de Campesinos de San José Tixquipa, el Sindicato de Obreros El Pilar, Pero también fueron enviados al presidente Obregón numerosos mensajes contra la brutalidad ejercida sobre los trabajadores, éstos firmados principalmente por organizaciones cegetistas como el Sindicato de Panaderos, el Sindicato de Obreros de la Telefónica Ericsson, la Unión de Obreros Molineros, la Unión de Checadores así como la Confederación de

Sociedades Ferrocarrileras de la República Mexicana, la Federación Local de Sindicatos del Estado de México, trabajadores de Santa Ana Pue., inquilinos de Veracruz (51).

En cuanto a la prensa, aún El Demócrata que, como ya se ha dicho, era sensible a los problemas obreros, no habla claramente de la dureza de la represión: más bien habla de lutos y desgracias, y de la obligación del gobierno de ser árbitro, aún mediante el uso de la fuerza, en función de los imperativos de la ley y de la tranquilidad social (52). Excelsior, en una posición política mucho más extremada, elogia estruendosamente las medidas tomadas, al mismo tiempo que critica el que no se hubieran utilizado antes por la orientación que tenía el gobierno obregonista:

"Así se gobierna! En la imposibilidad de contentar a la vez a ambos grupos, tenía que llegar la vez en que la autoridad protegiera a uno de ellos y se le echara encima al otro...La actitud del gobierno es irreprochable...No se trata de una sedición cualquiera ni de una represión ordinaria común, sino de hechos que quizá sean el principio, como toda la sociedad lo espera, de un serio reajuste moral en nuestra política oscilante, que rectificará los errores y las debilidades del Gobierno para robustecer y desprestigiar el régimen..."(53).

Unas semanas más tarde Excelsior uniría esta política hacia los tranviarios con la misma que se aplicó contra los inquilinos de Veracruz, regodeándose el periódico en que

"el público vió en esa actitud aparecer de nuevo el Obregón de la famosa plataforma electoral, toda ella de dulzura, moderación, respeto a la ley, a la vez que se esfumaba el gobernante de las tolerancias y los mimos al radical opresor y despótico que creyó encontrar en el novel Presidente el paladín de sus atentatorias reivindicaciones"(54).

Periódicos norteamericanos como The American y The World expresaban su satisfacción porque gracias a la preocupación del gobierno México estaba a una época de completo orden. The Tribune señalaba que ese tipo de conflictos entre capital y trabajo desaparecería definitivamente con la reglamentación del artículo 123 (55).

A pesar de las gestiones de De la Huerta se retuvieron por unos días siete de los líderes tranviarios quienes, de

todos modos, aún cuando los absolvieran las autoridades judiciales, no podrían volver a la compañía (56). También a pesar de las gestiones de De la Huerta se ejercieron represalias contra los participantes en la huelga; el 15 de febrero la CGT levantaba voz por treinta trabajadores que seguían sin empleo, ante la indiferencia de las autoridades (57). El 15 de marzo, Alessio Robles debe volver a usar su posición pública para que la Compañía de Tranvías readmita a 23 obreros (58); y el 25 de junio un comité de la debilitada Federación de Tranviarios intenta entrevistarse con Obregón para quejarse de las represalias de las que han sido víctimas (59).

Por otra parte, los rojos siguieron viéndose hostilizados por los miembros de la Unión, que se sentían en evidente posición de fuerza: del 26 de marzo, un amarillo -en supuesta defensa personal- agrede y asesina a Manuel Ruiz, de la Federación, fatal altercado que da lugar a un paro de 24 horas de la CGT y a una gran manifestación de duelo -no permitida por las autoridades. Poco tiempo después del golpe que habían recibido, los rojos podían aún movilizar masivos y combativos contingentes (60).

Se tomaron también medidas extremas contra un grupo de radicales extranjeros que tenían estrecho contacto con los grupos anarcosindicalistas; es bien sabido cómo el desarrollo del movimiento obrero durante la segunda mitad del siglo XIX fué definitivamente marcado por la emigración de activistas europeos, y luego sudamericanos, que desplegaban una intensa labor de concientización y de formación de grupos, y, frecuentemente al ser expulsados, pasaban a otros países a organizar nuevos frentes de lucha. Retinger (61), en la época que nos ocupa, apunta con sumo desprecio que, sin tener conocimiento real del comunismo o de problemas generales, sólo por razones personales provocaron pléritos entre los trabajadores y atacaron las instituciones. Víctor Recoba, peruano, alias Alejandro Montoya, del Sindicato de Dulceros; Emiliano Elías o Elías Castellanos, español, de los talleres de Nonoalco; José Hidalgo, dulcerero, intenso activista; el catalán Roque Tudó; el argentino Genaro Laurito -que ya había sido encarcelado el año anterior;

Sebastián San Vicente, español, también llamado Pedro Sánchez y Luis Campos, "sin Oficio conocido", fueron así objeto de una orden de expulsión a raíz de los sucesos del primero de febrero. "Este acuerdo -firmado por el Presidente- se ha tomado por haber comprobado debidamente que los citados extranjeros tomaron parte muy activa, excitando a la agitación y el tumulto, habiendo dado como resultado los desgraciados acontecimientos de la calle de Uruguay, donde fue asaltado un tranvía por un grupo de tranviarios, a quienes éstos excitaron al tumulto y el desorden"(62). San Vicente es un personaje especialmente interesante, cuya trayectoria política y su influencia en las luchas sindicales merecería ser analizada con más detalle: expulsado del país en 1917, regresó dos años más tarde, volviendo a ser echado en 1921 y teniendo -sospechaba la policía- un papel importante en los sucesos de 1923 (63); siguiendo su pista, cuarenta policías incursionan a principios de abril de ese año en el local de la CGT, por lo que son capturados y satirizados por los obreros (64). A fines de 1924, el jefe de operaciones militares de la zona de Tampico informará a la Presidencia que "Luis San Vicente no es conocido en este pueblo pero se harán búsquedas para conocer su paradero"(65).

Fué así cómo se desintegró el movimiento huelguístico de 1923, y a partir de él, la fuerza de las tendencias cegetistas dentro del sindicato de tranviarios. La intervención del Estado en el conflicto, delineada en estas páginas, y la creciente importancia política y militar de la CROM definitivamente tomarían un cauce más claro en los años que siguieron, proceso que será tratado en el capítulo siguiente. Es también el golpe a los tranviarios sintomático de las amplias movilizaciones a la que llegó la CGT, y de su fragilidad y desconcierto ante las tácticas cromistas y la brutalidad de la política gubernamental: las mismas fuentes de la época retratan cómo evidentemente esa derrota era el principio del colapso de la CGT, puesto que los diversos gremios que a ella pertenecían fueron siendo debilitados numéricamente, aislados entre sí, inmovilizados en su estrategia, superados por la política laborista o integrados a la gran enemiga, la CROM(66).

NOTAS

- 1 El Demócrata, 9 enero 1923; Luis Araiza, Historia del movimiento obrero mexicano, México, Casa del Obrero Mundial, 1965, vol IV, p101; Rosendo Salazar, Historia de las luchas proletarias en México 1923-1936, México, Ed. Avante, 1938, p17
- 2 El Demócrata, 13 enero 1923
- 3 José Antonio Almazán, El SME: de la desmovilización a la lucha, mecanografiado, p162
- 4 El Demócrata, 14 enero 1923
- 5 El Demócrata, 21 enero 1923; Salazar, op cit, p24; Araiza, op cit, vol IV, p114. Los integrantes del comité de huelga eran Adolfo Guadarrama, Agustín García, Bernabé Cortés, Antonio Domínguez, Angel Ayala, Vicente Enciso, José Rodríguez, Leopoldo Palacio, Porfirio Vargas, y del comité federal, Isidro González, José de Jesús Márquez, Juan Mendoza, Pedro Núñez.
- 6 El Demócrata, 29 enero 1923
- 7 El Demócrata, 23 enero 1923
- 8 Ibid
- 9 El Demócrata, 24 enero 1923
- 10 Véase supra, cap III sobre el funcionamiento económico de la empresa.
- 11 El Demócrata, 24, 25 y 26 enero 1923
- 12 El Demócrata, 15 enero 1923; Almazán, op cit, p139
- 13 El Demócrata, 25 enero 1923
- 14 Ibid, 26 enero 1923
- 15 Salazar, op cit, p24: algunos de los que firmaban dicho manifiesto, José Velázquez en particular, habían acordado un Club Liberal Rojo para participar en la campaña electoral de 1919-1920. De tal modo que los que fundaron la Unión habían planteado unos años antes la necesidad de la acción política (El Universal 11 junio 1919).
- 16 Vito Alessio Robles, Desfile Sangriento, México, A. del Bosque, 1936, p16
- 17 Araiza, op cit, p110. Los "vaquetones" era el nombre que daban a los cromistas sus enemigos políticos; la política de la CROM y del Partido Laborista era denominado irónicamente "el Apostolado de la Vaqueta"
- 18 El Demócrata, 28 enero 1923; Salazar, op cit, p26
- 19 Véase infra
- 20 AGN/OC exp 407T28. Los dirigentes de la Unión eran (según Araiza, op cit, p109): Juan Miranda, Margarito Miranda, Miguel Ignorosa, Salvador Camarena, Rafael Tovar, a quienes Salazar (op cit, p21) agrega José Velázquez, Dionisio Alcántara, Arnulfo Rincón (Arnulfo Limón, según Araiza), Urbano Muñoz.
- 21 "Cinismo y desvergüenza!" Nuestra Palabra, 23 octubre 1924
- 22 El Demócrata, 29 enero 1923
- 23 AGN/OC telegramas s/clasificación. Telegrama de la Federación de Empleados y Obreros de la Compañía de Tranvías a Alvaro Obregón, 28 enero 1923
- 24 AGN/OC exp 407T28. También El Demócrata 31 enero 1923
- 25 Araiza, op cit, p113
- 26 Marjorie Ruth Clark, Organized Labor in Mexico, Chapel Hill, The North Carolina University Press, 1934, p101
- 27 El Demócrata, 29 enero 1923; Salazar, op cit, pp29, 33

- 28 Ibid., p36; Araiza, op cit, p114
- 29 Excelsior 1 febrero 1923; Alessio Robles, op cit, p17
- 30 Alessio Robles, op cit, p22
- 31 Ibid., pp29-30; Luis F. Bustamante, "La traición de Guati Rojo y los tranviarios" Crom 15 mayo-1 junio 1936. En esta carta se refiere Guati Rojo a una oferta que le hizo Conway "la última vez que nos vimos con el gobernador del DF", aclarando que parte al extranjero y no a Necaxa porque ha sido acechada su casa "desde donde ha estado dirigiendo los pasos del grupo que a estas horas ha hecho desaparecer entre los tranviarios las figuras de los agitadores y que seguramente en trabajos sucesivos llevará la nueva agrupación de tranviarios por senderos más pacíficos y más cordiales con esa empresa"
- 32 AGN/OC exp 101 R2 A54
- 33 Araiza, op cit, p116; El Demócrata 2 febrero 1923; Excelsior 2 febrero 1923. Respecto a los detalles del zafarrancho y a los culpables directos, los que "empezaron", detalles que por lo demás son de importancia secundaria, las fuentes difieren.
- 34 Rafael Alvarez Dávalos, "1923 y Celestino Gasca", Diario del Sureste, Mérida, 25 abril 1952
- 35 Nuestros Ideales, 18 marzo 1922
- 36 Alessio Robles, op cit, p24; Salazar, op cit, p44; Araiza, op cit, p118; El Demócrata, 2 febrero 1923
- 37 Diario de los Debates, Cámara de Diputados, 1 febrero 1923, pp2-4
- 38 Alessio Robles, op cit, p24
- 39 Araiza, op cit, p121
- 40 Telegrama Alvaro Obregón a Celestino Gasca, AGN/OC exp 407T28
- 41 El Demócrata 2 febrero 1923. Véase supra, cap X
- 42 Varios telegramas de Alvaro Obregón muestran que este viaje había sido previsto de antemano, por lo menos tres o cuatro días antes: AGN/OC, telegramas s/clasificación. El secretario de Obregón, Torreblanca, en una carta de esos días, explica: "desde hace dos semanas estuvieron comisiones de Zitácuaro y Salvatierra a invitar al señor presidente a que asistiera a las fiestas que en dicho lugar se celebran..."(AGN/OC exp 407 T28, caja 122)
- 43 José C. Valadés, Historia general de la Revolución Mexicana, Cuernavaca, Edit. Quesada, 1965, vol VII, p267
- 44 Karl Schmitt, apud Manuel Márquez Fuentes y Octavio Rodríguez Araujo, El Partido Comunista Mexicano, México, Ed. El Caballito, 1973, p59
- 45 AGN/OC exp 101 R 2A
- 46 Clark, op cit, p102; sobre la relación de De la Huerta con los rojos, véase además: Jorge Basurto, El proletariado industrial en México 1850-1930, México, UNAM, 1975, p243; Ramón Eduardo Ruiz, Labor and The Ambivalent Revolutionaries: Mexico 1911-1923, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1976, p100; Jean Meyer, "Los obreros en la Revolución Mexicana: los Batallones Rojos" Historia mexicana, #81, jul-sept 1971, p5
- 47 Ese sería el motivo por el que habrían sido expulsados de la CGT Salazar y Escobedo: conversación de Valadés con Guillermina Baena, apud Baena, "LA CGT: 1921-1931", Revista Mexicana de Ciencia Política, #83, 1976, p134
- 48 El Demócrata, 3 febrero 1923
- 49 Telegrama Adolfo de la Huerta a Alvaro Obregón, AGN/OC exp 407T28
- 50 Telegrama de la Compañía Industrial de San Antonio Abad al Departamento de Trabajo, AGN/SICT/DT exp 8/206 (12)-5
- 51 Diversos telegramas AGN/OC exp 407T28

- 52 Excelsior 3 febrero 1923
- 53 Excelsior 2 febrero 1923
- 54 Excelsior 15 febrero 1923
- 55 El Demócrata 4 febrero 1923; Salazar, op cit, p48
- 56 Salazar, op cit, p50. Fueron Angel Guadarrama, Angel Paulín, M. Jiménez, J. Romero, Víctor Enciso, José Macías
- 57 Ibid, p51
- 58 Ibid, p52
- 59 Telegrama Federación de Empleados y Obreros de la Compañía de Tranvías a Alvaro Obregón, AGN/OC exp 407T28
- 60 Telegrama Unión de Empleados y Obreros de la Compañía de Tranvías a Alvaro Obregón, Ibid; Salazar, op cit, p54
- 61 Joseph Retinger, Morones of Mexico, Labour, 1926, p48
- 62 AGN/OC exp 421 S11
- 63 Ibid. Sobre la participación de Laurito en la balacera de Guadalajara en 1922, y la posterior orden de su expulsión, Excelsior, 29 y 30 marzo 1922
- 64 Salazar, op cit, p62; Excelsior 18 mayo 1921. El Obrero Comunista (sept 1921), en ocasión del primer congreso de la CGT plantearía como factores importantes de la ineficacia de la Confederación -o de la eliminación de las tendencias cegetistas en ella- la falta de dinero y la incapacidad del Comité provisional ejecutivo; lo cual deja entrever que el tal San Vicente estaría más cercano a los comunistas, aún si en 1923 pudo seguir teniendo ingerencia en la CGT: "desde el principio sólo tres miembros se mostraron con el suficiente interés y energía para llevar a cabo aún los trabajos más elementales -Rubio, Quintero, San Vicente. Con la deportación de Rubio y San Vicente, Quintero se queda solo"
- 65 AGN/OC exp 407 S54
- 66 Cf. José María Sánchez, Reivindicación del obrero, Puebla, s/e, 1923, p174

CAPITULO XII
 CONSOLIDACION DE LA CROM ENTRE LOS TRANVIARIOS: LA HUELGA DE 1925

"Después de catorce días, los apóstoles de la traición y el chanchullo han dado por terminada la primera fase de la farsa que dieron en llamar huelga de tranviarios. Catorce días que el elemento tranviario ha benido sufriendo el engaño y la desfachetez de los que toda su vida la pasan traicionando al proletariado, a los tranviarios especialmente... es una derrota que los trabajadores que sirvieron de instrumento en ese chantaje, tendrán que lamentar eternamente, porque no han sido los trabajadores los victoriosos, sino que ha sido la "vaqueta", el gobierno, la Compañía de Tranvías y la burguesía en pleno. Una vez más, la batalladora Federación de obreros y empleados tranviarios se ha anotado una victoria moral con la derrota de los que, por carencia de valor civil, se desligaron de sus filas para engrosar las de los alabarderos del gobierno y la burguesía, representada en la famosa CROM"

"Resultado de la huelga: nueve e únfame traición a los tranviarios", Nuestra Palabra
 19 marzo 1925

Después de la derrota de 1923

Es evidente que la Compañía de Tranvías aprovechó la terrible derrota sufrida por el sindicato independiente de tranviarios y de la existencia de la Unión creada el 27 de enero para eliminar a los trabajadores que fueran simpatizantes de la Federación; pero además, contaba con el silencio pusilánime de un sindicato que todos los testimonios definen como muy cercano a la empresa para poder separar arbitrariamente a los trabajadores con cierta antigüedad o que incurrieran en faltas profesionales (1). Son sintomáticas las protestas de diversos gremios contra los atropellos seguidos contra la Federación de Tranviarios, en el transcurso de 1924 (2).

Probablemente los dirigentes de la Federación trataron de evitar la desintegración de ésta intentando un convenio de reunificación con la Unión, puesto que era el sindicato reconocido por empresa y autoridades. A dicha propuesta, los líderes

de la unión manifestaron no poner trabas, siempre y cuando no se reformaran bajo ningún concepto los estatutos ni desapareciera el nombre de la organización, en tanto estaban reconocidos jurídicamente; y lo más importante, debían aceptarse totalmente para esa reunificación los criterios de la Unión Sindicalista que no eran más que los del oportunismo y la sumisión a la empresa. Terminaba su respuesta declarando que "la práctica está demostrando que la unificación entre el elemento obrero tranviario lo quiere o más bien lo ansía la colectividad pero no con el radicalismo que lo pretenden los que todavía suponen que pueden imperar dentro de esa misma colectividad y... que ya no prestan sus servicios dentro de La Compañía de Tranvías y que continúan actuando dentro de la Federación"(3). Así, los que detentaban el poder sindical esquilaban y condicionaban la "unificación" a la desaparición total de los principios anarcosindicalistas por los que habían luchado; por lo demás, el hecho de que los cegetistas no tuvieran ya cabida dentro de la empresa muestra claramente su desintegración paulatina como fuerza sindical.

Los elementos de la Federación de Tranviarios todavía en pie de lucha dentro de la Compañía intentaron utilizar el arma de la huelga en noviembre de 1923 con el único objetivo de reconquistar la representación legal de los trabajadores. Como la empresa educía no poder tratar con otros que no fueran los representantes reconocidos en el convenio, y el gobierno daba garantías plenas a los que habían formado el contrato "legal", este último paso de los tranviarios cegetistas para impedir su derroca definitiva tuvo mayor trascendencia(4). Más aún, ante la actitud inicial del nuevo gobernador del DF, Ramón Ross, que daría iguales garantías a los que querían trabajar como a los huelguistas, Obregón subraya, rectificando así dicha actitud, el que los trabajadores representados ante la ley son los que no iban a suspender actividades. De tal modo que, sin representatividad alguna, desorganizados y con la intransigente hostilidad del gobierno, los restos de la Federación de Tranviarios estaba sin posibilidad de recuperarse e incluso de hacerse oír parecen haber

sido reducidos a la desmovilización y al silencio. En su periódico Nuestra Palabra -que retomó la CGT en su conjunto-, no aparecen más que amargos comentarios sobre su desplazamiento en la vida sindical de la empresa tranviaria, comentarios que sólo muestran la imposibilidad de superar el golpe sufrido.

En cuanto a la Unión, las cosas pronto dejaron de marchar bien. Como ya se ha visto, la CROM no había sido ajena a su nacimiento: en octubre de 1923 la Unión recibió de la gran central el apoyo moral, material y pecuniario a cambio de su adhesión. Pero en junio del año siguiente surgieron problemas entre ambas: el secretario del interior de la Unión, Rafael Tovar, acusado de negocios turbios, fue expulsado de la empresa y destituido de su cargo sindical; por ello la Regional decidió aplicar al sindicato tranviario castigos disciplinarios -la pérdida de sus derechos a la solidaridad de las agrupaciones cromistas. Cuando, con el triunfo de la sucesión presidencial de Calles, la CROM justamente adquiría mayor fuerza, la Unión airadamente se separa de ella, declarando que "como toda organización de clase y revolucionaria no acepta la intervención de la CROM, así como del Consejo General en los asuntos de su régimen anterior porque sería tanto como perder su autonomía y antes que permitir tales atropellos de por terminadas sus relaciones con dicha organización y se separa a la vez de la CROM por convenir así a sus intereses colectivos y a fin de conservar su autonomía"(5). Más allá del rechazo de la central al cese de Tovar, cabe preguntarse sobre los factores que provocaron la distanciamiento: probablemente, la CROM reaccionó ante la ineficacia de la Unión como medio de control de la fuerza de trabajo de la empresa, puesto que actuaba prácticamente como organismo patronal y decidió crear posteriormente una agrupación que fuera más directamente dependiente de la CROM (6).

La Alianza

Según acusaban los unionistas (7), los dirigentes de la CROM enviaron obreros de Establecimientos Fabriles, feudo cromista, a trabajar y a formar una organización en la Compañía de Omnibus, dependiente de la de Tranvías, que desde sus inicios

estaría adherida a la CROM. La nueva agrupación que reducida el ámbito de los Omnibus no contaba más que pocos miembros hizo un llamado a los tranviarios para extenderse: respondieron algunos que quizá pensaron en un empleo o una canonjía en alguna dependencia gubernamental controlada por los cromistas y otros que vieron en esa posibilidad la única alternativa de recrear una organización más representativa de los intereses de los trabajadores de la Unión, después de la derrota de principios de 1923. Fue así como se registra la Alianza de Empleados y Obreros de la Compañía de Omnibus y Tranvías de México el 23 de diciembre de 1924: el capital inicial fue de \$3 771.62, perteneciendo así desde el principio a la CROM, y siendo miembro de la Federación de Sindicatos Obreros del DF (8). Aparecía como secretario general Abreu que, según la mencionada denuncia de la Unión, había sido uno de los obreros enviados de Establecimientos Fabriles.

Iniciaron pláticas con los dirigentes de la Unión para unificar la organización y el programa, pláticas que fracasaron debido—según la Alianza(9)— a que aquellos que recibían beneficios materiales de la empresa por su representación de los trabajadores, así como de un negocio de mercancías con "El Abastecedor Universal". La Alianza denunciaba igualmente las represalias que este grupo ejercía contra todos sus oponentes y el desfaldo al que habían llevado a las arcas de la organización.

Al interior de la Unión Sindicalista se abrieron fisuras que hicieron aún más débil su posición: el secretario del Interior acusó ante el ministerio público a los demás miembros del comité ejecutivo de robar bienes y documentación del sindicato y de repartirse la donación que la propia empresa les había entregado, motivos por los que éstos fueron aprehendidos después de ser destituidos en una asamblea (10).

En tales circunstancias, la Alianza envía un memorial a la Compañía de Tranvías anunciando su constitución formal, exigiendo su reconocimiento y el estudio y la resolución de proyectos de convenios de trabajo y de jubilaciones y amenazando con un

huelga si esto no era aceptado (11).

Las pláticas entre la Alianza y la empresa fracasaron rápidamente (12). En efecto, la Compañía sostenía el tener que tratar con una organización representativa de sus trabajadores, aunque reconociera que éstos tenían sumo derecho en asociarse del modo que creyeran conveniente. La Unión, consciente de su fragilidad y de los móviles que estaban en juego en la aparición de la Alianza solicitaba garantías del presidente de la República acusando a la CROM de querer obstruir sus trabajos y en suma de destruirla.

La huelga de marzo

De este modo se produjo el estallido de la huelga el 28 de febrero. Ese día hubo una manifestación en las calles organizada por la CROM que disipaba cualquier duda sobre el apoyo total que acordaba a la Alianza. En un boletín, ésta justificaba la paralización del transporte eléctrico y de omnibus en la ciudad con argumentos que amplificaban considerablemente las razones de su movimiento: la empresa, en contra de lo especificado en el artículo 123, se negaba a reconocer como agrupación social a una libre organización de trabajadores, ni aceptaba la discusión de un proyecto de contrato colectivo con ella; la empresa, además, quería implantar modalidades a los mexicanos "por orden de los magnates de Toronto" apoyando a elementos extranjeros dentro de la Compañía, que explotan a obreros y empleados (13). Presentados de tal modo, los argumentos de la Alianza, fundados en el nacionalismo y el recurso a la libre voluntad de los trabajadores, podían seducir. Pero los verdaderos móviles y los factores que provocaban el movimiento reivindicativo de la Alianza eran otros.

Conscientes de la política de la CROM y de su intromisión fatal en todos los sectores, diversos grupos sindicales se oponían a la huelga de la Alianza, lo cual no necesariamente significaba un apoyo a los unionistas, cuyos antecedentes no se olvidaban. Pero las acusaciones cromistas y los comentarios de la prensa ponían todo en el mismo saco, ligándose como sinónimos los calificativos

cativos más diversos: los ferrocarrileros (confederación de Sociedades Ferrocarrileras), los alijadores de Tampico, los carreteros y jornaleros de este puerto, el Partido Mayoritario Rojo, que protestaban por la intrusión de la CROM en los problemas sindicales de los tranviarios y por su utilización oportunista, fueron atacados por apoyar a los elementos de la Unión "enemigos del gobierno en vista de haber tomado participación en la rebelión delahuertista" (14), acusación que está lejos de ser probada.

Un artículo raro en la prensa de esos días por apuntar acertadamente los puntos contradictorios de las posiciones de la Unión y de la Alianza es el aparecido en El Machete, el órgano de los comunistas mexicanos. No es posible negar, dice este periódico, que las demandas de los elevancistas son justas y deben por lo tanto contar con el apoyo de todos los trabajadores; pero la "ayuda" de los líderes cromistas (por lo general opuestos a toda huelga) esconde la maniobra astuta de controlar a los tranviarios para poder utilizarlos en sus intereses y aun venderlos a la empresa, como han hecho en otros lados. El artículo pone en guardia a los que, viendo el peligro de las maniobras engañosas de los líderes de la CROM, prestan una solidaridad total a la Unión que no es más que una leal agrupación gratificada por la compañía, y de este modo hacen el juego a ésta. El Machete apela a la constitución de una unidad estrecha de los tranviarios que sea capaz de derrotar a la empresa y de representar a los trabajadores (15).

La CGT parece haberse desligado completamente del conflicto, permaneciendo como espectadora de unos sucesos que se hacen en nombre de los trabajadores para tener mayor control sobre ellos. Al finalizar la huelga, el órgano de la CGT se lamentaba de una derrota más:

"Nosotros esperábamos un poco de altivez en los tranviarios dentro del conflicto a que los habrían arrastrado los saltimbanquis que offician en el retablo de la farsa política, para darle el verdadero cariz que ese movimiento

requería, desligándolo de las maniobras de la CROM. Pero nos hemos convencido de que el ardor rebelde que en un momento se manifestara en el elemento tranviario ha pasado a la historia. En él sólo queda un marcado deseo de esclavitud, esto es de ser juguete de los políticos... La CROM, que desde 1922 perseguía la desaparición del baluarte de los tranviarios; la Federación, lo consiguió, después de haber formado de acuerdo con la empresa, la fatídica unión de esquirolas, respaldados por los gendarmes del gobierno del distrito y coronó su obra lanzando a los pocos trabajadores que había podido controlar a un movimiento, a fin de obtener, no un convenio hontoso para los empleados tranviarios, sino la pitanza que con la separación de su hija predilecta, la unión de esquirolas, había perdido. Y los perjudicados en este infame juego son los mismos trabajadores, por tercera vez ya traicionados... Por esta vez hemos de decir que esos trabajadores son víctimas no solamente de la traición de la "vaqueta" sino también de su completa ceguera mental al aceptar las promesas de quien dió todas las facilidades a la empresa tranviaria para romper un movimiento y asesinar por medio de sus bandas organizadas en "unión sindicalista" a los dignos obreros tranviarios"(16).

Es notable la desilusión y la certeza de una derrota total que marcan estos párrafos: no había nada que hacer frente al control oficial que iba asimilando a todos los sindicatos de tendencia anarquista o independiente

La intervención del Estado

La huelga duró catorce días. En un principio la empresa optó por suspender todo el servicio y no permitir el trabajo de rompohuelgas porque el gobierno del DF había reconocido como legal la huelga, argumentando que la Alianza representaba la mayoría de los obreros y empleados de la Compañía, ofreciéndole plenas garantías; por lo demás, y como pretendía demostrarlo en un largo memorial, la empresa consideraba que el gobierno del DF no tenía facultades legales para hacer dichas declaraciones y que se excedía en sus funciones (17). Para la Compañía de Tranvías tampoco era posible someter la huelga a la opinión de las juntas de Conciliación y Arbitraje porque no había conflicto entre capital y trabajo y porque, además, lo que recibía este

nombre no eran más que dependencias gubernamentales notoriamente parciales a favor de los huelguistas; el jefe del departamento del Trabajo, Reynaldo Cervantes Torres, ya había declarado que cualquier huelga de la CROM sería apoyada por el gobierno del DF(18). Para la firme actitud de la compañía, lo único que podía remediar el conflicto era que la CROM cediera, "que la Alianza reconozca que existen leyes obligatorias"(18). La empresa sostenía con la rigidez e intransigencia que le eran características en los conflictos laborales a la Unión con la que, según, no había tenido conflictos desde 1923 por primera vez en doce años; y se apoyaba en una carta de la Alianza al gobierno del DF para considerar que este nuevo sindicato representaba sólo una minoría (en la carta, 1208 agremiados, o sea el 27% del personal de la empresa)(19).

Para la resolución de la huelga quedaba, una vez más, el presidente de la República, Plutarco Elías Calles, cuyos nexos con la CROM eran mucho mayores que los que había tenido su antecesor. Si bien reiteradamente se estuvo declarando que el presidente Calles no sería árbitro entre las dos partes, intervención que parecía ineludible, ya el 4 de marzo enviaba un telegrama al líder Abreu, en el que reconocía la Alianza que éste encabezaba (20). No obstante este hecho, decisivo, no obstante las gestiones de algunos diputados hacia Conway -gestiones sin resultado-, la empresa no cambiaba su posición, y la paralización del transporte eléctrico se prolongaba (21).

La presión sobre la Compañía de Tranvías se hizo también mediante una gran manifestación el 8 de marzo, en la que desfilaron miles de agremiados en 80 organizaciones cromistas: es de suponerse que para apoyar la conducta del gobierno, la central sindical que de él dependía movilizaba a multitudinarios contingentes, según la prensa "sin el entusiasmo que debe caracterizar a los obreros en los actos públicos"(22). En esa movilización contra la obstinación de la empresa los lemas y las pancartas hacían especial énfasis en el desconocimiento de la Constitución por una compañía extranjera que monopolizaba luz

y transporte eléctrico. En la manifestación del Día del Trabajo de ese año, se usarán esas críticas para apoyar la política gubernamental; uno de los letreros se regocijaba de que "El gobierno no permitirá que los magnates de Toronto quieran imponer su criterio sobre el pueblo obrero de México desconociendo a la Constitución" (23).

Como medida extrema, Calles declaró que la única causa determinante para la extensión del conflicto era la negativa de la empresa para reconocer un sindicato formado por los trabajadores tranviarios y la amenaza con la expulsión de sus empleados extranjeros si en tres días después del 12 de marzo no cumplía con "las obligaciones constitucionales" (el reconocimiento al derecho de asociación sindical) a las que estaba sujeta: el Ejecutivo se justificaba con el deber de velar porque las leyes supremas fueran respetadas (24) y de impedir que una empresa privada se enfrentara al Gobierno, como si fuesen dos poderes similares. El 14 de marzo, después de una entrevista del gerente Conway con el presidente Calles, la empresa accedía a reconocer la representación sindical de la Alianza; un día antes, Conway había tenido una entrevista con Sheffield, el embajador norteamericano, y uno de sus mejores amigos, quien intervino ante Calles para que a cambio del reconocimiento, el gerente de la Compañía no tuviera mayores problemas con el gobierno (25).

Por su parte, la Unión, que nunca tuvo fuerza de movilización ni apoyo entre los trabajadores, había sido superada con mucho por la situación, sacrificada prácticamente y necesariamente por la empresa, no pudo reaccionar y desapareció con la misma rapidez con la que surgió (26).

Así la huelga de tranviarios de 1925 constituye una brillante muestra de la manera como la CROM actuaba para controlar a un gremio que no estuviera bajo su hegemonía. Se ha visto que el gobierno obregonista fue tomando en el transcurso del tiempo una posición cada vez más rígida para enfrentar los problemas laborales; en el caso de los tranviarios este proceso se usó con el debilitamiento paulatino de la CGT, a pesar de sus importantes movimientos de "acción directa". A la destrucción del grupo

anarcosindicalista en este gremio seguirá en el período callista, el control total y directo de la CROM sobre él al eliminar toda posibilidad de sindicalismo independiente y aún de intromisión patronal. Para ello contaba, y nuestro caso lo atestigua ejemplarmente, con la difusión de un poderoso aparato periodístico y administrativo, bien financiado y con el sostén del Estado, que no había sido tan manifiesto y eficaz bajo Obregón. Carr integra esta política dentro de "una estrategia general cuyo objetivo era consolidar la función de las organizaciones obreras como medio de expresión de las opiniones oficiales, no sólo respecto a las huelgas, sino también respecto a todo el carácter de las relaciones del trabajo con el capital extranjero y nacional" (27). En esta óptica debe contemplarse la retórica cromista durante la huelga de tranviarios en contra de la compañía extranjera: se identificaba la lucha de la Alianza y las sucias maniobras de la CROM con los aspectos nacionalistas del programa económico del gobierno de Calles. Se continúa una teoría de armonía interna que apoyaría la política gubernamental de negociación con el capital extranjero, tendencia que ya aparece durante el período obregonista.

Pero parecería que Obregón fue más prudente en sus relaciones con las empresas extranjeras, sobre todo durante el proceso largo de negociaciones que precedieron al reconocimiento de su gobierno, período en el que justamente se produce la huelga de 1923. Dos años más tarde, con Calles, el poder del gobierno mexicano frente a la compañía de Tranvías parece ser más decidido: y sobre todo, el hecho de que ésta era una empresa de capital británico, cuando justamente (28) el imperialismo inglés fue desplazado por el americano de los países latinoamericanos, podría haber reforzado la firme actitud del gobierno de Calles. Como apuntaba un observador algún tiempo después,

"Todas las veces que, por razones de orden diplomático, el gobierno mexicano no encontraba ventaja en las huelgas que estallaban en ciertas empresas, las aplastaba. Es lo que sucedió en numerosísimas explotaciones de petróleo pertenecientes al capital americano en el período 1921-1925, en que el gobierno evitaba las complicaciones en sus relaciones con los Estados Unidos. Otras veces el gobierno estaba dispuesto a provocar huelgas

donde las masas obreras no lo deseaban (por ejemplo, en ciertas explotaciones británicas en la época en que se habían roto las relaciones diplomáticas con Inglaterra; un caso típico es el de la huelga de tranviarios en 1925). El resultado de esta colaboración demasiado íntima entre el gobierno y la CROM fue el agravamiento de la escisión en el movimiento obrero mexicano" (29).

La empresa fue obligada a pagar los días de huelga, no sirviendo de nada los obstáculos que intentó poner para no hacerlo; en tres fases, la última en mayo, pagó a la Alianza \$100 000 que, según varios testimonios, fueron a dar en manos de los líderes de la CROM. Dice Gruening que "no se distribuyeron más de \$14 000" de esa suma y que, después de que algunos obtuvieron una parte, el resto acabó en la tesorería de la CROM (30).

En agosto de ese año fué firmado el convenio de trabajo que reconocía definitivamente la personalidad legal y única de la Alianza para todos los asuntos de carácter colectivo dentro de la empresa. A pesar de que, según Gruening, no reunía más de 300 afiliados en 1928, de acuerdo con esta fuente, el contrato de 1925 establecía las indemnizaciones por accidente y muerte, el pago de tres meses de salario por despido injustificado y un sistema de seguros y de ayuda mutua" (34).

Epílogo

El triunfo de una organización que podría considerarse como sindical no impidió que en los meses siguientes se desatará una serie de expulsiones de trabajadores, siempre justificadas por el estado de la compañía, supuestamente desastroso, y que se producían desde hacía algún tiempo; a veces se daba la indemnización constitucional de tres meses de sueldo, pero en muchas ocasiones se aprovechaba la presencia de numerosos trabajadores eventuales para no concederla. Es significativo anotar que en el período comprendido entre mayo y julio de 1925, de 203 despididos, 136 habían ingresado a la compañía en 1919 y 1920; 53 en 1921 y 1922, y 14 en los dos años anteriores. Es seguro que se separaba a los de mayor antigüedad y, por añadidura, a los que

habían vivido la época del sindicalismo cegetista. La Compañía planeó un reajuste que dejaría fuera antes de terminar el año a 500 trabajadores: "antiguos camaradas de fibra, enemigos de Morones, fueron berridos entre ellos" dice Salazar (32). La autorización del gobernador del DF a los industriales para que pudieran romper sin problema los contratos de trabajo como castigo a los rojos no es más que la culminación de estos hechos (33): el anarcosindicalismo entre los tranviarios había sido completamente destruido, y su organización como grupo férreamente controlada por el aparato oficial.

La actividad sindical del gremio se extinguió: en los años siguientes se habla de los trabajadores, en la revista patrocinada por el monopolio de luz y tranvías, siempre en buenas relaciones con la empresa, en festividades o actividades deportivas. La Alianza de Tranviarios desde entonces siguió las vicisitudes de la historia del movimiento obrero oficial en este país: durante el régimen callista estuvo integrada a la CROM y, con el proceso de desintegración que ésta sufrió a partir de 1928, la Alianza - como tantos otros sindicatos - se separó. Al retirarse de la gran central, en febrero de 1929, la Alianza siguió arrastrada en la crisis de desmoralización y desintegración que sufrió el movimiento obrero mexicano (34).

NOTAS

- 1 Nuestra Palabra, #39 y 40, 28 agosto y 4 septiembre 1924; AGN/SICT/DT exp 8/204/-141, caja (actualmente) 1924 M 79; Ibid, Exp 8/204/-85 caja (actualmente) 1924 M 2; Excelsior, 2 abril 1923 habla ya de los intentos por reinsertar el sindicato de los tranviarios dentro de la CGT
- 2 Ibid
- 3 Convenio que trata de celebrar la Unión... con la Federación...: AGN/SICT/DT exp 8/251 (29-1)/-1
- 4 AGN/OC exp 407T40
- 5 Informe de la Unión... a la Comisión Permanente del Congreso de la Unión, AGN/SICT/DT exp 8/234/-5, caja (actualmente) 1925 M15
- 6 La Unión era definitivamente un organismo al servicio patronal, como lo deja entrever su respeto a la conducta de la empresa en el cese de algunos empleados (Ibid). También lo dice García Briseño, entrevista con el autor, 2 octubre 1977
- 7 Informe de la Unión... AGN/SICT/DT exp 8/234/-5 caja (actualmente) 1925 M 15. Clark (op cit, p112) considera a la Alianza como una fundación de Morones, recientemente nombrado Secretario de Industria, Comercio y Trabajo. Según La propia Alianza, su composición ascendía en febrero de 1925 a 1208 sindicalizados, entre los cuales se contaban 44 trabajadores de omnibus (AGN/SICT/DT exp 8/232/-19 caja actual 1925 M 74). La propia Clark (Ibid) indica que apenas firmado el convenio buscado, que reconocía oficialmente a la Alianza, los camioneros la abandonaron.
- 8 AGN/SICT/DT exp 8/080: 676 (725.1)-26
- 9 AGN/SICT/DT exp 8/234/-5, caja actual 1925 M 15
- 10 AGN/OC exp 407T40; El Demócrata, 15 febrero 1925
- 11 Alianza... a R.G.R. Conway, AGN/SICT/DT exp 8/232/-19, caja actual 1925M74
- 12 Alianza... a Plutarco Elías Calles, 11 febrero 1925, AGN/OC exp 407T40
- 13 Boletín de la Alianza... AGN/OC exp 407T40
- 14 El Demócrata, 27 febrero 1925; Alianza...a Calles, 3 marzo 1925; AGN/OC exp 407T40: el telegrama de la Alianza dice estar enterado del mensaje del 24 de febrero de Velázquez, "Lugarteniente de Alessio Robles, que luchó en la rebelión delahuertista" y continúa "es infame poner como testigo al ex presidente Obregón, la conciencia proletaria condena la desvergüenza traidores encabezados por Velázquez, instrumentos Compañía Tranvías México. Insistimos nosotros estos elementos con ferrocarrileros confederados, Partido Mayoritario Rojo preside Rosendo Salazar y estibadores Tampico pretenden inutilmente aparecer hombres rectos".
- 15 "Camaradas tranviarios; imponed la unificación", El Machete, 5-12 marzo 1925
- 16 "Resultado de la huelga: nueva e infame traición a los tranviarios" Nuestra Palabra, 19 marzo 1925
- 17 Memorandum de Conway sobre el conflicto, AGN/OC exp 407T40; Excelsior, 1 marzo 1925
- 18 Ibid; Barry Carr, El movimiento obrero y la política en México 1910-1929, México, Secretaría de Educación Pública, 1976 (Col. Setentas), vol II, p18
- 19 Desplegado Compañía de Tranvías de México, Excelsior, 8 marzo 1925
- 20 Rosendo Salazar, Historia de las luchas proletarias en México 1923-1936, México, Ed. Avante, 1938, p79
- 21 Carta diputados a Calles, 7 marzo 1925, AGN/OC exp 407T40
- 22 El Demócrata, 8 marzo 1925 (indica 15 000 manif.); Excelsior 9

- 23 CROM, I, #6, 15 mayo 1925
- 24 Excelsior 13 marzo 1925; Salazar, op cit, p182; Carr, op cit, p18; Clark, op cit, p112
- 25 Salazar, op cit, p183; Excelsior, 14 y 15 marzo 1925; AGN/OC exp 407T40; James J. Horn, Diplomacy by Ultimatum: Ambassador Sheffield and Mexican American Relations 1924-1927, tesis, State University of New York, 1969, p46
- 26 AGN/OC exp 407T 40: prueba de gran ceguera es la respuesta que dá a las declaraciones presidenciales del 4 de marzo, elogiando "el espíritu justiciero y revolucionario de sus declaraciones" sobre el derecho de coalición de los trabajadores, y preguntandò si cuentan con el mismo derecho los de la Unión, para que tal modo las dificultades con los tranviarios sean tratadas por su conducto.
- 27 Carr, op cit, p42
- 28 Selikmann, L'Internationale Syndicale Rouge, diciembre 1926, p829: Selikmann muestra que las inversiones norteamericanas de 1913 a 1928 pasaron en América Central de 1200 a 2915 millones de dólares y en América del Sur de 100 a 2246 millones de dólares mientras que las británicas ascendían en el mismo período, para esas dos regiones, de 3250 a sólo 5200 millones de dólares.
- 29 Volsky, L'Internationale Syndicale Rouge, marzo 1927, p242
- 30 Carr, op cit, p19; carta Alianza... a Calles, AGN/OC exp 407T40; AGN/SICT/DT exp 8/234/-5 caja actual 1925 M15; según estos documentos la empresa perdió además \$400 000 en producción, \$10 502 en salarios y \$34 578 en diversos, mientras que las pérdidas de los obreros ascendieron a \$228 000. Gruening, Mexico and His Heritage, Londres, Greenwood Press, 1927, p363
- 31 Convenio entre la Compañía de Tranvías de México y la Alianza..., exp 8/204/-85 (6), caja actual 1925 M2; Gruening, op cit, pp363-4
- 32 Salazar, op cit, p195; AGN/SICT/DT exp 8/204/-85
- 33 Salazar, op cit, p197
- 34 Carr, op cit, cap IV, vol II, passim; Clark, op cit, p118

CONFLICTOS LABORALES DE LOS TRANVIARIOS
DEL DISTRITO FEDERAL

	CAUSAS	CARACTERISTICAS	DEMANDAS	CONSECUENCIAS
1889	Bajo nivel de salarios Arbitrariedad en salarios y malos tratos		**	Detención de los dirigentes
1898	"Los conductores sólo ganaban 10 cent/hora; se les quitaba 16 a 25 cent si no recogían los boletos"		**	
1901	Severidad del reglamento; no se concedió aumento; no había protección para accidentes		**	
1903	Brutalidad contra un empleado	Paro de un día	**	Represión de la policía
1906 12 dic	Obligación de portar uniforme pagado por el empleado; la compañía no devolvía las fianzas	Esquiroles	**	13xaprehendidos 200 cesados
1911 3-8 jul	Retención dos-semanas de raya y frecuencia en las multas	Organización de una sociedad mutualista. Amenazas y represión	Aumento de salarios. Fin al monopolio de los uniformes y a la suspensión injustificada por desperfectos materiales	Expulsión de más de cien Rechazo del derecho de sindicalización
1914 8-12 oct	Malas condiciones de trabajo	Fundación de la Federación	Reglamentación de 8 horas de trabajo; destitución de Michaud; indemnización por accidentes; reconocimiento del sindicato; aumento de 25% pago doble en fiestas supresión de multas	Incautación de la empresa para estudio (hasta el 27 oct, y luego indefinido). Aumento de salarios. De más demandas puestas

	CAUSAS	CARACTERISTICAS	DEMANDAS	CONSECUENCIAS
1915 20 ene		Demandas solicitadas a la Convención. NO hubo huelga	Aumento salarios Reconocimiento sindicato. Indemnización por accidentes	Votación adversa a los trabajadores por abrumadora mayoría
1916 22 mar	Deterioro del nivel de vida	Electricistas y tranviarios. No huelga	Renuncia del interventor Pago en oro	Huelga suspendida por amenazas
1916 1 ago	Deterioro del nivel de vida	Intervención de Carranza: huelga abortada	Pago en oro	Aplicación ley 25 ene 1862: encarcelamiento de líderes
1919 17-21 mayo	Solidaridad con huelga de maestros (apoyo para pago de salarios)	Enfrentamientos en las calles	Solidaridad Aumento de salarios	Fallo desfavorable Pérdidas de 3 días de salarios y de la ayuda sindical. Cese de 48 obreros, "destierro" de 21. Aumento de 10%
1920 11 may	La empresa daba largas a viejas demandas	Intervención favorable del nuevo gobierno	Aumento de 50% Salario doble en tiempo extta. Enfermería. Indemnizaciones por accidentes. Salario doble o descanso sábado en la tarde	Horario corrido Salario doble en tiempo extra
1920 30 sep- 2 oct	Crisis económica	Intervención de Gasca: no hubo huelga	Aumento de salarios hasta 50%. Reconocimiento de la Federación. Enfermería. Indemnizaciones.	La empresa aceptó todas las demandas pero no las cumplió Huelga pospuesta
1921	Solidaridad con telefonistas			

	CAUSAS	CARACTERISTICAS	DEMANDAS	CONSECUENCIAS
1921 8 y 12-17 dic	Separación de Fernando León Problemas con el Superintendente	Intervención de Obregón, favorable a la empresa	Aumento de 20% 5 años de salario por fallecimiento en accidente de trabajo. 150% en días de fiesta. Jubilación con 20 años de servicio. 1 mes de salario por año de trabajo a los despedidos 4 años de sueldo a representantes sindicales despedidos.	\$2500 de indemnización a León Pago de salarios caídos. Se retira a Murray del trato con los obreros
1922 13-21 junio	Cese de 32	Oposición de la CROM Solidaridad panaderos Intervención ministro de Industria	Reconocimiento legal sindicato Contrato colectivo (Son retiradas) Salarios caídos, no represalias, reposición de los cesados	No reconocimiento de sindicato 300 pesos por año de trabajo a cesados No se pagan salarios caídos
1923 21 ene- 2 feb	Cese del 10% del personal	Creación de la Unión Intervención de Obregón	Indemnización de un mes de salario por año de trabajo a los cesados	Matanza Ave. Uruguay Regreso forzoso al trabajo. Destrucción paulatina de la Federación. No se pagan salarios caídos
1925 28 feb- 14 mar	No reconocimiento a la Alianza	Intervención de Calles	Reconocimiento de la Alianza y contrato colectivo	\$100 000 de salarios caídos/indemnización Destrucción de la Unión

** No se conoce el pliego petitorio, pero se supone que consistía en dar fin a las arbitrariedades que motivaron el conflicto

CONCLUSIONES

En este trabajo se ha intentado mostrar el desarrollo del sindicalismo en el gremio de los tranviarios, desde sus primeros balbuceos hasta la época en que adquiere mayor trascendencia política -el período presidencial de Obregón- y que es incorporado dentro del aparato estatal. La historia de la organización de los trabajadores de tranvías capitalinos puede considerarse representativa de la evolución del movimiento obrero mexicano: es con el colapso del porfiriato cuando los tranviarios, como tantos otros grupos de trabajadores, dispensos, con poca conciencia política, se agrupan en una asociación mutualista, primero, y luego en un sindicato de acción directa, es decir de orientación anarquista. El de los tranviarios era un gremio relativamente cohesionado y fuerte que en la organización de la Casa del Obrero Mundial y luego en los Batallones Rojos cumple un papel preponderante. Si bien la posibilidad de que el Estado utilice las fuerzas populares a cambio de algunas concesiones y de un supuesto apoyo oficial se manifiesta ya en el pacto de febrero de 1915, no es sino con el acceso al poder del grupo sonoreense cuando comenzará a funcionar la íntima vinculación del Estado y del movimiento obrero organizado. Se impondrá entonces un esquema de colaboración entre las clases en torno a un Estado fuerte que determinará la responsabilidad respectiva y los límites para cada una de ellas: el llamado mejoramiento de las clases laborantes será una necesidad substancial del nuevo régimen y de su política de reconstrucción económica en los años 20s.

Entre tanto grupos anarcosindicalistas, como el de tranviarios, seguirán planteando y fortificando una estrategia de "acción directa" en contra del capital. Esta política adquirirá organicidad con la fundación de la Confederación General de Trabajadores, en febrero de 1921. Debido a su combatividad y organización, se produce a partir de entonces una lucha tremenda por el control sindical de los grupos independientes: éstos llevarán a amplias movilizaciones de trabajadores urbanos que sólo serán derrotadas a través del esquirolaje, la fuerza bruta, las maniobras de la CROM y la intervención del Estado. Todas estas manifestaciones se pondrán en claro de manera ejemplar en las huelgas de tran-

viarios de 1922, enero de 1923 y marzo de 1925. El gobierno, aunque nunca deja de proclamarse como árbitro entre las clases sociales, resolverá los conflictos en la empresa de tranvías con una política cada vez más definida, y que siempre hay que relacionar con su momento histórico: en 1920 el gobernador Gasca obligará a la compañía a otorgar medidas favorables a los obreros; en 1922 los huelguistas se doblegarán ante la intransigencia del gobierno y de los patrones; en 1923 Obregón prestará amplias garantías a los esquiroles; en 1925, el apoyo del presidente Calles al sindicato cromista resolverá el conflicto, aún en contra de la propia empresa. En el detalle ha sido posible apreciar cómo el anarcosindicalismo de los tranviarios va siendo rebasado por la organización de toda la estructura que terminará "empaquetando" sus demandas y sus posibilidades de insurgencia. En nuestro estudio se ha visto, además, cómo en el manejo de los conflictos se han inmiscuído grupos políticos o intereses personales que rebasan la problemática puramente sindical y que inciden en el desarrollo de los sucesos.

Como todo proceso histórico, la evolución del sindicalismo del gremio tranviario no puede por ningún motivo dissociarse de la coyuntura en la que tiene lugar, habiéndose requerido para ello analizar con la mayor profundidad posible las características de la empresa, las peculiaridades del grupo social y la situación de ambas en la estructura social que las determina. Retomemos las consideraciones que son necesarias para analizar con más riqueza y amplitud dicho proceso:

a) Los tranvías tuvieron un decisivo papel en la expansión urbana de la ciudad, al ser éste hasta los 20 el medio de transporte masivo más rápido y eficaz: en esa medida, aún si no se puede hablar de un movimiento obrero mexicano a principios de este siglo, por la dimensión de la empresa de tranvías y por la incidencia política y económica en la vida de la metrópoli que pueden tener sus acciones, las luchas de los tranviarios cumplirán una función de movilización popular enorme.

b) En esa misma perspectiva, los tranviarios dejarán de ser un sector "de punta" en los años 20, cuando con el desarrollo de los camiones en las nuevas colonias urbanas serán paulatinamente desplazados, de tal modo que cualquiera de sus luchas perdía efectividad y trascendencia.

c) Factor notable de la expansión urbana es la migración rural, sobre todo como consecuencia de los trastornos del período bélico. En el caso de los tranviarios, pretendimos plantear este problema a dos niveles: como impúl-

por de nuevas zonas de habitación, de la que serán desplazados los tranvías; y cómo fenómenos que seden al interior de la propia Compañía de Tranvías, en la que muchos de los trabajadores provenían de provincia. Un estudio más complejo y extenso de la movilidad geográfica y social permitiría construir hipótesis más firmes.

d) Sería muy útil hacer planteamientos similares respecto a otros gremios al lado de los que lucharon los tranviarios. ¿Cuáles son las características económico sociales de los grupos anarcosindicalistas? Nuestro estudio parecería confirmar la vinculación, ya manifestada en otros autores, de la combatividad de dichos grupos y su alto nivel salarial.

e) En el caso que nos ocupa, las diferencias en las condiciones de trabajo y en la remuneración entre empleados y obreros -representativas de una problemática general, por supuesto- parecen agudizarse en tanto los empleados más importantes y mejor remunerados son extranjeros. No es de extrañarse así que el marcado matiz nacionalista de las luchas tranviarias, que vé como los primeros enemigos por destruir a los maestros y capataces extranjeros.

f) Obviamente, en tanto la empresa era británico-canadiense, el nacionalismo ya en sí uno de los principales motivos de la ideología oficial, toma singular relieve en nuestro caso. En particular, la actitud que asume el gobierno en el conflicto está en gran medida posibilitada por la necesidad de contar con el capital extranjero, sobre todo cuando ésta controla el transporte y la circulación de la capital de la República: hemos visto cómo Carranza, Obregón y Calles se relacionarán con la empresa de manera diversa. La naturaleza del Estado como conciliador de las clases debe también considerarse en este punto, al enfrentarse en algunos casos el gobierno a la empresa para imponerle soluciones favorables a los trabajadores.

g) Durante la década de los 20, el sector eléctrico creció desmesuradamente. Sin embargo, la compañía de tranvías detuvo su avance a mediados de ese decenio: parecería que los intereses del consorcio extranjero que dominaba a ambas tendían a desarrollar a la compañía de luz y fuerza a costa de la de tranvías. De tal modo se desplazarían las inversiones en la explotación del transporte urbano a otros renglones.

h) En la historia de los tranvías aparece también como importante la disminución de las inversiones británicas, y europeas, en general, y en cambio el considerable avance de las provenientes de Estados Unidos. Ello sería un factor digno de tomarse en cuenta al observarse la actitud del gobierno

explicación más completa sobre la construcción del aparato sindical mexicano. En cuanto al caso de los tranviarios, será necesario llenar lagunas que involuntariamente este trabajo deja (así como aquéllas de las que no es también, con toda seguridad, aquéllas de las que no es aún consciente): primero, la profundización de los testimonios orales de los tranviarios que todavía viven; segundo, la revisión de los periódicos y panfletos de las organizaciones anarcosindicalistas más ligadas a la Federación (existentes en Amsterdam), comenzando con Nuestra Palabra, el propio órgano de los tranviarios cegetistas; tercero, un análisis cuantitativo y riguroso del origen socioeconómico de los trabajadores de la Compañía de Tranvías, en base a los archivos del Sistema de Transportes Eléctricos del Departamento del Distrito Federal, mismo que podrá ofrecernos mayor información sobre la migración rural en los años pos-revolucionarios y sobre la base material del anarcosindicalismo; cuarto, el rastreo de los documentos del propio sindicato de tranviarios.

callista que obliga a la compañía a aceptar sus decisiones, contemporáneamente a la paralización del avance de la red de tranvías y a la entrada al país de la Ford Motor Company.

i) En relación a la explotación del trabajo en la Compañía de Tranvías de México, se han presentado testimonios que dan cuenta de ella: las condiciones en las que los trabajadores desarrollaban sus labores eran pésimas, y la disciplina intensa. Los conflictos en la empresa durante el porfiriato y los años de lucha armada se originan en esta explotación; con la fijación de condiciones de trabajo reglamentadas -desde el artículo 123 hasta las medidas de los gobiernos de Obregón y Calles-, los conflictos son más bien de índole política (oposición a los ceses injustificados, aún si son indemnizados; reconocimiento de la representación sindical).

j) La Federación de tranviarios fué uno de los sindicatos más importantes de la CGT. Se ha visto cómo sus luchas impulsaban las de muchos otros gremios en acciones comunes y a menudo muy audaces. Su táctica era diferente a la del Sindicato Mexicano de Electricistas, dependiendo sus trabajadores del mismo consorcio; el SME, si bien nunca llegó a oponerse a los tranviarios, mantuvo una línea de lucha económica, que aislaba toda acción política.

k) El anarcosindicalismo fué desapareciendo en la segunda mitad de los años veinte. Los sindicatos de acción directa eran aplastados con la fuerza, o eliminados por grupos de esquirols o bien incorporados a la CROM. En el caso de los tranviarios se producen las tres variantes.

l) ¿Cuál fué la reacción de los trabajadores a la incorporación de su sindicato al aparato oficial? Esta pregunta lleva a su vez a otro problema; ¿cómo se planteaba en las bases, en el grueso de los trabajadores, la lucha sindical y política? Hemos intentado recoger en este trabajo las opiniones de algunos participantes en los sucesos y de algunos estudiosos, sobre "la conciencia de clase" de los trabajadores de principios de siglo que, hasta el apogeo de la CROM, fueron dispersos, poco numerosos, y no podían constituir un real movimiento obrero.

A la luz de nuevas investigaciones, de la confrontación con el desarrollo de otras organizaciones sindicales, podrá esclarecerse con *mayor profundidad y certeza estas consideraciones, y construirse una*

APENDICE A

LOS TRANVIARIOS DE PROVINCIA

Se ha visto con anterioridad (Cuadro 6.A) que en 1910 existían en varias ciudades de la República compañías eléctricas que se ocupaban tanto de la generación de luz y fuerza como del manejo de los tranvías eléctricos que, como en México, cubrían el transporte urbano. Así la Puebla Traction Light & Power Co., la Monterrey Railways Light & Power, la Pachuca Light & Power Co., la Veracruz Light Power & Traction Co., la Tampico Electric Light Power & Traction, y la Michoacan Power Co., en ese orden decreciente en capital social y en importancia financiera: el cuadro 6.A anota justamente el capital autorizado y el pagado, así como las utilidades correspondientes a 1910.

También se han registrado en un capítulo anterior los diferentes salarios que ganaban los trabajadores de las compañías de Monterrey, Maravatío, Pachuca y Puebla, comparándose con los de la Compañía de Tranvías de México, que eran los de mayor nivel. El cuadro 5.F muestra que, tomando en cuenta las diferencias en el costo de la vida en las diversas regiones, el salario real era muy inferior en Maravatío y Pachuca, que en la capital, y en Monterrey, en casi todos los casos.

Y al hablar de las luchas de 1906-1907 se consideraron las explosiones huelguísticas entre los tranviarios de las ciudades más desarrolladas en el interior del país: hablámos de los sucesos "en Guadalajara, en donde un nuevo salario fue rechazado por los trabajadores, que por ello fueron cesados y suspendidos en sus labores por inspectores (aunque posteriormente fué revocada dicha disposición); en Monterrey, porque no se aumentaron los sueldos, ni se aceptó la demanda obrera de sustituir a los inspectores norteamericanos; en Puebla, en 1908, porque no se les cumplió un ofrecimiento de aumento de salarios; en Guadalajara, una vez más, por los frecuentes castigos que se les imponían"(1).

Sabemos que en diversas ciudades de provincia el transporte urbano dependía de las empresas eléctricas, y por lo mismo podríamos con la poca información que tenemos, a ese respecto, considerar similares sus características y sus problemas laborales a los de la Compañía de Tranvías de México: generalización que en definitiva hay que evitar. Sería

menester analizar, para avanzar cualquier hipótesis, el grado de desarrollo del sistema de tranvías en cada caso y su importancia económica para la región, las relaciones sociales llevadas al interior de las empresas, la conciencia política y las estrategias de lucha de los trabajadores, su apoyo y su relación con otros gremios de la región, la correlación de fuerzas con los poderes locales, y muchos otros factores: en suma, hacer de cada caso una microhistoria y sólo a partir de ellas abstraer conclusiones.

Con estas reservas, el presente apéndice se limita a presentar, en el orden alfabético de los estados de la Federación, material recolectado en las diversas fuentes estudiadas; se refiere a los conflictos laborales en las empresas de tranvías del interior del país en los años de pacificación y de reconstrucción económica. Sus convergencias y puntos de contacto con los tranviarios capitalinos son abundantes: podrían dar origen a nuevas investigaciones, pero aquí, a manera de apéndice al trabajo, quieren sólo mostrar cómo también en la provincia mexicana los tranviarios eran fuerzas en lucha.

AGUASCALIENTES: AGUASCALIENTES

El 8 de febrero de 1918, en la Compañía de Electricidad y Tranvías de Aguascalientes realizan una huelga ciento once de los 121 obreros que trabajan en la empresa, protestando porque trabajan nueve horas diarias y, según ellos, a veces hasta quince -en contra de las prescripciones de la reciente Constitución-, pudiendo descansar sólo a voluntad de los jefes. Exigen un aumento de 50% y la reinstalación de cuatro obreros cesados. Después de una huelga de diez horas y la intervención de Conciliación y Arbitraje, consiguen obtener 40% más a sus salarios. La empresa, en su informe a las autoridades sobre la huelga, dice perder \$400 aproximadamente por el día de la suspensión de labores, y -- \$2 000 mensuales por el aumento en los sueldos (2).

COAHUILA: TORREON

En marzo de 1921, uno de los jefes de la empresa dá cuenta de un problema laboral en la compañía de tranvías, que aparentemente sigue a una huelga, pidiendo la intervención del gobierno federal, así:

"la empresa ha sustituido a los huelguistas y éstos ahora únicamente pretenden volver a sus antiguos puestos pero la compañía rehúsa despedir a los actuales operadores. Como resultaría injusto privar de su ocupación a los que ahora la tienen, y por otra parte es deplorable que la hayan perdido los huelguistas, quizá conviniera la instalación de una Junta de Conciliación en el asunto. Procede la intervención federal por tratarse de una empresa que trabaja bajo el amparo de una concesión del gobierno federal y en todo caso representaría el tercer elemento que tan olvidado es: el Público (3).

DURANGO: DURANGO

En septiembre de 1923, en la Compañía de Tranvías de Durango los conductores ganaban \$1.25, los cocheros \$1 y los caballerangos \$1, trabajando hasta catorce y quince horas diarias. Cuando el inspector de trabajo intentó un arreglo de estas condiciones, fueron expulsados varios trabajadores relacionados con él: la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo ordenó que no pasara la jornada del máximo de 8 horas, y que se consiguiera la reintegración de los expulsados (4).

ESTADO DE MEXICO: TOLUCA

El 21 de mayo de 1923 estalló en Toluca una gran huelga: se paralizó el tráfico de tranvías en la ciudad y el de trenes a las poblaciones inmediatas, cerrándose talleres y oficinas de la empresa. Según Excelsior, "se acusa al gobierno local de ser elementos suyos los que han organizado este movimiento" (5).

NUEVO LEON: MONTERREY

La Monterrey Railways, Light & Power Co. había sido intervenida por el gobierno del Estado de Nuevo León. Al ser reintegrada a sus propietarios, una empresa con domicilio social en Toronto, Canadá, (que formaba parte del mismo consorcio que la de México), un experto ferrocarrilero hizo una selección entre los trabajadores, a quienes la administración anterior había acostumbrado "a ser negligentes". El superintendente, de origen norteamericano, disolvió el sindicato -Unión de Conductores y Motoristas- y expulsó a 16. La empresa informa a la Secretaría de Industria que "a los empleados no les gustó ser llamados al orden y por causas fútiles se negaron a trabajar". Finalmente, como los empleados se rehusaban a obedecer órdenes de rotación de las líneas (que provocaba diferencias en los horarios de trabajo) y como la empresa no cedía en su intransigencia, se produce una huelga el 21 febrero

1918. Según los informes patronales, pararon 65 de los 600 obreros, reivindicando además un salario de \$2 por ocho horas de trabajo. El resultado fue catastrófico para ellos pues "el reducido número" de que habla el informe fue sustituido inmediatamente por esquirolez, y las autoridades estatales intervinieron manteniendo la expulsión. El gobernador de Nuevo León declaró: "oí pacien tenente las razones de uno y de otro, y quedé plenamente convencido de que los empleados de referencia no habían tenido razón alguna en abandonar sus trabajos, pues se llevó a cabo (la huelga) debido a las reiteradas insinuaciones de dos o tres que existen siempre por desgracia en las agrupaciones de obreros de cualquier negociación, que nunca están conformes ni estarán tampoco, cualesquiera que sean sus derechos y obligaciones como empleados"(6).

PUEBLA/ PUEBLA

En mayo de 1918, una carta en representación de la Federación Sindical de Puebla informa de la huelga que organizaban los obreros de la Compañía de Luz y Fuerza debido al mal trato que recibían, y de que por una denuncia que hicieron algunos a las autoridades, fueron dispersos a balazos, por órdenes del cruel (sic) Rodiles, cayendo varios heridos y un muerto (7).

En 1923, las relaciones laborales se llevan ya a través del Sindicato Mexicano de Electricistas (SME), sección Puebla. Un convenio presentado a la empresa después de una huelga en septiembre de ese año fija la jornada de 8 horas y el salario dobla en las horas extraordinarias. Para entonces, el número de obreros en la Compañía de Tranvías y Luz y Fuerza era de 315 (308 hombres), con un sueldo promedio de \$2.45 en el caso masculino y de \$0.88 en el femenino(8).

QUERETARO: QUERETARO

En 1924 la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo recibe quejas de los tranviarios de Querétaro en contra de la empresa en la que trabajaban. Esta firma un convenio con el sindicato, incluido en el expediente(9)

SAN LUIS POTOSI: SAN LUIS POTOSI

Como la empresa se rehúsaba a celebrar un contrato colectivo de

trabajo, el Sindicato del Ramo de Tráfico, sección de Tranvías, decreta una huelga parcial el 13 de mayo de 1923. Una semana después, como no se había llegado a ningún avenimiento, los panaderos apoyaban a los tranviarios con una huelga, y los electricistas amenazaban con hacer lo mismo: parecía posible la huelga general. Finalmente no se lleva a cabo al llegarse a un común acuerdo sobre un convenio por un año, volviendo todos al trabajo (10).

En agosto de 1925 parece inminente otra huelga en la Compañía de Tranvías: un voluminoso expediente dá cuenta de sus detalles(11).

VERACRUZ: ORIZABA Y VERACRUZ

"En el México del siglo XX, Veracruz fué siempre el centro más importante de la agitación y organización obrero campesina. La gran industria textil, existente en este estado, el transporte y las actividades conexas en el puerto de Veracruz, una red ferroviaria que fué la primera del país y la nueva industria de extracción y refinación del petróleo dieron la base material de un vigoroso movimiento obrero" apunta Barry Carr (12), quien añade que "en 1915 se fundó en Orizaba la Cámara del Trabajo, integrada principalmente por obreros textiles, tranviarios y tabacaleros... no es pues sorprendente que Veracruz haya producido tanto una generación de personajes político militares fuertemente simpatizantes de los trabajadores, como un grupo de organizadores de campesinos y obreros, a cuya influencia y energía se debió el desarrollo, en magnitud y en importancia, de los movimientos populares en el estado" (13).

La empresa de los Ferrocarriles Urbanos de Orizaba era muy importante por lo extenso de las zonas fabriles que rodean a la ciudad, teniendo trescientos trabajadores. En su totalidad fueron a la huelga entre el 8 de marzo y el 10 de abril de 1918, luchando por la reposición de obreros despedidos y por un aumento de 150% en los salarios que en promedio eran de \$1.83 diarios. La empresa sólo proponía un 15%. La huelga fue apoyada por muchísimas organizaciones de hilanderos (Sta. Rosa, San Lorenzo, Río Blanco, Mirafuentes, Cocolapan, Cerritos, San Bruno, Sta. Gertrudis, La Claudina), trabajadores de cervecerías (Noctezuma, Orizaba), de comercios (La Suiza) y de la hacienda de Jalapilla, lo cual

ilustra la gran movilización popular a que llegaban las zonas industriales veracruzanas: se resolvió un aumento provisional de 37 y 30%, según los salarios, habiendo sido árbitro el presidente municipal, quien pagó los sueldos de los tranviarios durante la huelga (14). El comportamiento de este político, que desde un puesto público apoyaba las luchas obreras locales en contra de los patronos, a menudo ligados con intereses extranjeros -gobernadores del estado, como Jara y Tejeda, o presidentes municipales como el de Veracruz en 1922- es aún más clara con el encarcelamiento del gerente de la Compañía de Tranvías por haber desobedecido las disposiciones oficiales (como los obreros pedían su entrega para colgarlo de un árbol, el presidente municipal les llamó la atención, "haciéndoles notar que no es la manera de poner en práctica las doctrinas socialistas, que están llenas de libertades"(15).

Unos meses después, el 29 de agosto, se produce una huelga de medio día entre 82 tranviarios de Orizaba por la separación "justificada" -según la empresa- de un conductor; parecería que éste fué reintegrado por orden del mismo presidente municipal (16).

En Veracruz, en octubre de 1920, una huelga de tranviarios triunfa completamente a pesar de que la empresa puso esquiroles con guardias armados a bordo de los carros; para tal triunfo fué importante la solidaridad de un paro general. Pero al poco tiempo -como también sucedió con los huelguistas de México D.F. en ese mismo año-, el gobierno concedió aumentos de tarifas: pregunta un periódico obrero a ese respecto "¿quién ganó la huelga, el capital organizado o el trabajo organizado?... ¿quién paga el pato? ¿quién va a pagar las tarifas nuevas, con las cuales quiere la Compañía no solamente pagar el aumento de costo de operación sino que también más dividendos bajo este pretexto?" (17).

Y, en palabras de un estudioso de los movimientos sociales veracruzanos, "con 1923 comienza una era de agitación tremenda, de desorientación ideológica, de anarquía pura..."(18). En julio de 1923 estalla en Orizaba en los tranvías, por violaciones al contrato de trabajo y dificultades con la Cámara de Industriales, acompañada por un paro de panaderos. La huelga se prolongó por la fuerza de los trabajadores: el sindicato pedía la jornada efectiva de 8 horas, con el pago de horas extras conforme a la ley, así como un aumento salarial de 50%;

finalmente un laudo de la Junta de Conciliación de Veracruz consideró terminada la huelga, con el personal y las condiciones de trabajo anteriores a la huelga, con el cumplimiento de las disposiciones constitucionales en torno a la jornada de trabajo y a las horas extraordinarias y con la instauración de una comisión que estudiaría cuánto podía la empresa conceder como aumento (19).

En el puerto de Veracruz, también durante el mes de julio se produjeron huelgas de electricistas y tranviarios: el gerente de la compañía accedió a mejorar sus salarios, a condición de que se permitiera a la empresa aumentar el precio del alumbrado (20).

En 1924, entre los numerosos conflictos sociales que siguen apareciendo en diversas partes del país, los de Veracruz destacan por su importancia: el 14 de agosto se firma un convenio entre obreros e industriales en Orizaba que especifica salarios mínimos y condiciones de trabajo, que especifica en relación a nuestro tema que "el Ferrocarril Urbano de Orizaba S.A. aumentara, desde luego, el salario de sus operarios al 60% de la diferencia que existe entre los salarios que actualmente ganan y los que señala la tarifa mínima aprobada. Los obreros se reservan sus derechos...de exigir la nivelación total cuando lo crean oportuno"(21).

En Veracruz, en el mes de octubre, se producen nuevas huelgas de electricistas y tranviarios organizados frente al mismo patrón. Después de más de un mes de oscuridad y suspensión de muchísimas actividades, el ayuntamiento incautó las plantas de luz el 9 de noviembre, comprometiéndose a entregar \$2700 semanarios por pago de salarios al sindicato de electricistas, hasta que la empresa accediera a conceder a los obreros las 8 horas de trabajo; en cuanto a los tranvías no se permitiría su circulación, ya que sólo se daría electricidad para el alumbrado de casas y calles. El mismo autor (22) anota, sin dar razones, que dicho convenio fue desconocido al día siguiente por el SME.

YUCATAN: MERIDA Y PROGRESO

En Yucatán, durante estos años se forma un sistema "socialista" que intentaba obtener el monopolio completo del mercado del henequén, distribuir intensamente las tierras, fundar "escuelas racionalistas" que rompieran con el monopolio de la educación religiosa. En ese marco

se desarrollaron muchísimas uniones y sindicatos (que alcanzaron un número de 90 000 miembros), entre los que destacaban los tranviarios: otros grupos organizados eran los de panaderos, electricistas, lecheros, periodiqueros y ligas femeninas de resistencia (23).

NOTAS

- 1 Véase supra, cap 9, apud Moisés González Navarro, El porfiriato: la vida social, en Daniel Cosío Villegas, Historia moderna de México, México, Edit. Hermes, 1965, p342
- 2 AGN/SICT/DT Leg 0.12.82 exp 3
- 3 AGN/SICT/DT Leg 8/134 exp 412
- 4 AGN/SICT/DT Exp 8/232 (07-7)
- 5 Excelsior, 22 mayo 1923
- 6 AGN/SICT/DT Leg 0.12.82 exp 4; Leg 0.12.85 exp s/n
- 7 AGN/SICT/DT Leg 0.12.67 exp 5-63
- 8 AGN/SICT/DT Exp 8/206(18)-7
- 9 AGN/SICT/DT Exp 8/232(19)/-1 nueva colocación 1924 (caja M73)
- 10 AGN/SICT/DT Exp 8/206(20)/-1
- 11 AGN/SICT/DT Exp 8/206(20-1)/-1
- 12 Barry Carr, El movimiento obrero y la política en México 1910-1929, México, Secretaría de Educación Pública, 1970, vol II, p78
- 13 Ibid, p79
- 14 AGN/SICT/DT Leg 0.12.82 Exp 17; Excelsior 9 abril 1918
- 15 Excelsior 16 marzo 1918
- 16 AGN/SICT/DT Leg 0.12.82 Exp 41; leg 0.12.67 exp 11-69; exp 8/220(26-12)-4
- 17 Vida Nueva #2, 22 agosto 1920; #6, 10 octubre 1920
- 18 Leafar Agetro, Las luchas proletarias en Veracruz, Jalapa, Ed. Barricada, 1942, pp104ss
- 19 AGN/SICT/DT Exp 8/220(26-12)-4; Excelsior 11, 13, 14 julio 1923; 29 agosto 1923
- 20 Ibid, 29 agosto 1923
- 21 Rosendo Salazar, Historia de las luchas proletarias de México 1923-1936, México, Ed. Avante, 1936, p154
- 22 Ibid; John F. Dulles, Yesterday in Mexico, A Chronicle of the Revolution, 1919-1936, Austin, The University of Texas Press, 1961, cap XVI

APÉNDICE B

FUENTES PARA EL ESTUDIO DE LOS TRANVIARIOS

En este apéndice se enumeran las fuentes utilizadas para este trabajo, de manera a mostrar cuál era "el estado de la cuestión" al iniciarlo, cuál es el material disponible y qué carencias se enfrentaron, para futuras investigaciones. Por su diversidad, y para facilidad de la lectura, se dividió la enumeración de las fuentes en cinco secciones:

- 1) Fuentes directas para el estudio de los tranviarios y de sus luchas en el período 1917-1925: archivos, hemerografía concerniente directamente a los tranviarios
- 2) Fuentes secundarias sobre el tema del trabajo: los tranviarios en los años veinte, como grupo social, sus luchas políticas, su relación con la empresa y con otros grupos.
- 3) Material informativo sobre temas complementarios que sitúan históricamente el problema central del trabajo: el funcionamiento de la Compañía de tranvías de México, el desarrollo de los tranvías de la ciudad de México, la urbanización y las características de la ciudad de México en los años 20, las organizaciones sindicales en el período (fuentes secundarias)
- 4) Bibliografía utilizada para un marco histórico general: obras de orden general sobre el período, trabajos específicos sobre el período presidencial de Alvaro Obregón; hemerografía.
- 5) Entrevistas orales

1 FUENTES DIRECTAS

1.1 ARCHIVOS

- Archivo General de la Nación (AGN), México DF
Ramo Obregón Calles (AGN/OC): Pocos expedientes sobre las huelgas de tranviarios en las que intervino la autoridad presidencial (la de 1921, exp 407T1; la de 1923, 407T28; y la de 1925, exp 407T40). En diversos expedientes, información sobre la relación de la Compañía de Tranvías con el Ejecutivo en cuanto a tarifas, autorizaciones de líneas, diversos negocios
- Archivo de la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo (AGN/SICT/DT)
Abundantísima información, muy poco trabajada, en proceso de reclasificación (las citas de este trabajo remiten a la antigua clasificación, aunque en desuso, a menos de que se apunte lo contrario): información cuantitativa sobre la fuerza de trabajo (censos: salarios, costo de la

de la vida), sobre las condiciones laborales (informes de inspectores), sobre causas y detalles de los conflictos turnados a Conciliación y Arbitraje, información jurídica, estadísticas de accidentes de trabajo.

2. Archivo Histórico de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SHSCT), México DF

Para este trabajo, detallados informes anuales rendidos por la Compañía de Tranvías al gobierno federal: algunos expedientes dan cuenta de las huelgas. Pero la información más cuantiosa que proporciona el archivo es referente a concesiones e itinerarios de los transportes del DF

3. Archivo Histórico del Ayuntamiento de la Ciudad de México (AHA), México DF

Unos cuantos expedientes contienen las sucesivas concesiones que se otorgaron, principalmente en el siglo XIX, a las empresas de transportes del DF.

4. Archivo del Sistema de Transportes Eléctricos (ASTE), dependiente del Departamento del Distrito Federal, México DF

Expedientes personales de los trabajadores de la Compañía.

5. Archivo de la Cámara de Diputados: Diario de Debates (DD/CD) México DF
Para nuestro trabajo, sólo la transcripción de la sesión del 10 de febrero de 1923.

6. Archivo del Centro de Estudios Históricos del Movimiento Obrero (CEHSMO)
Transcripciones del Programa de Historia Oral (PHO), ramo Casa del Obrero Mundial (COM), de entrevistas hechas a Ricardo Treviño, Celestino Gasca

4.2) HEMEROGRAFIA REFERENTE ESPECIFICAMENTE A LUCHAS TRANVIARIAS

Excelsior, 1919, 1921-1925

El Demócrata, 1921-1925

La Guacamaya, 1911 (huelga de 1911)

Ariete, 1915 (los tranviarios en la Casa del Obrero Mundial)

El Machete, 1925 (huelga de 1925)

CROM (huelga de 1925), 1925

Electra 1926-1927 (relaciones obrero patronales después de la huelga de 1925)

Gale's, marzo 1921 (Gasca y la huelga ferrocarrilera de 1921)

El Obrero Comunista, 17 diciembre 1921 (Conflicto de tranviarios de diciembre de 1921)

Nuestra Palabra, órgano de la Federación de Empleados y Obreros de la Compañía de Tranvías de México, primero, y de la CGT, después: 1923-1925

2) TRABAJOS PUBLICADOS SOBRE EL TEMA

2.1 LAS LUCHAS TRANVIARIAS

Existen algunos trabajos sobre la organización de los tranviarios y sobre su incidencia política en las luchas obreras de los años que siguieron a la etapa armada. Aportan valiosos datos hemerográficos o testimoniales, pero a menudo se reducen a determinados aspectos. El artículo de Ernesto De la Torre Villar, "Notas para la historia del trabajo y de las comunicaciones en México: la Compañía de Tranvías y las luchas obreras 1900-1945" (Humanitas, Universidad de Nuevo León, Monterrey, 1974), que podría ser el punto de partida y el antecedente más cercano al presente trabajo, es demasiado corto, dejando a menudo de lado importantes lagunas, como el período 1921-1922.

Sin duda, junto con este artículo, es sin duda el único trabajo sobre las luchas tranviarias el de Filiberto García Briseño, quien publicó en episodios, entre 1951 y 1954 unos Apuntes históricos sobre el movimiento obrero tranviario, con abundante documentación (a menudo transcrita), que por desgracia no llega más que a junio de 1922: sería continuado por el estudio del movimiento de 1923, cuyo manuscrito nos fué amablemente facilitado por su autor. El Popular:

1951: octubre 12, 16, 31	noviembre 9, 13, 15, 17, 22
diciembre 1, 4, 8, 13, 17, 22	
1952: enero 2, 9, 18, 24, 28	febrero 6, 15, 19, 26
marzo 12	septiembre 24
octubre 3, 6, 13	noviembre 4, 14
diciembre 3, 11, 16, 23, 27	
1953: enero 9, 15, 29	febrero 4, 28
marzo 3, 24	abril 3, 7, 18
junio 23	
1954: abril 10, 20, 29	mayo 28; junio 9
julio 12; septiembre 21	octubre 3, 15 y 27
noviembre 3	diciembre 2

Para el tema que ocupa este trabajo, es posible documentarse, en otras fuentes secundarias, según los diversos momentos:

- a) González Navarro, Moisés, "El Porfiriato: la vida social" en Daniel Cosío Villegas, Historia moderna de México. México, Ed. Hermes, 1965, pp314, 342: las huelgas de tranviarios durante El Porfiriato, en la capital y en diversas ciudades provincia.
- b) Lorenzo Camacho Escamilla, "Antecedentes históricos de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social", Revista Mexicana del Trabajo, vol VIII, #5 y 6, mayo junio 1961: referencia muy especial a la huelga de tranviarios de 1911, la primera de este grupo que sea conocida con detalles
- c) Meyer Jean, "Los obreros en la Revolución Mexicana: los Batallones Rojos", Historia mexicana, vol XXI, #1, julio sept 1971; Garry Barry The Casa del Obrero Mundial, Constitutionalism and The Pact of February 1915, ponencia presentada en la V Reunión de Historiadores Mexicanos y Norteamericanos, Pátzcuaro, 12-15 octubre 1977: pueden encontrarse elementos para estudiar la participación de los tranviarios dentro de la Casa y de los Batallones Rojos en estos dos artículos.
- d) El movimiento de 1923, y especialmente la célebre matanza de la avenida Uruguay con que culminó, ha sido la etapa del sindicalismo tranviario que más atención ha recibido, aunque siempre se ha limitado ésta a una narración que pretende ser la más verídica sobre el modo cómo se produjeron los sucesos. Además de la detallada y casi epopéyica relación de Luis Araiza (Historia del movimiento obrero mexicano, México, Casa del Obrero Mundial, 1965, cap 31); de la cronológica sucesión de datos de Rosendo Salazar (Historia de las luchas proletarias de México 1923-1936, México, Ed. Avante, 1936, pp17-54); así como de la breve consideración de Jorge Basurto (El proletariado industrial en México, 1850-1930, México, UNAM, 1975, pp238-242). Existe un capítulo largo, de gran valor testimonial -sobre los orígenes del nacimiento de la Unión de Tranviarios, y sobre la participación en ella del reportero Guati Rojo- en el libro de Alessio Robles, Vito, Desfile Sangriento, México., A. del Bosque, 1936, pp15-30, que abarca otros importantes sucesos del período obregonista.
- Además, se han encontrado dos artículos periodísticos, breves y superficiales:
- Alvarez Dávalos, Rafael, "1923 y Celestino Gasca", Diario del Sureste 25 abril 1952

- Bustamante, Luis F., "La traición de Guatimor y los tranviarios", CROM 15 mayo- 1 junio 1930
- e) La huelga de 1925 ha sido tratada también por Rosendo Salazar, op cit, pp 173-184; y con mayor precisión y agudeza por Barry Carr, El movimiento obrero y la política en México, 1910-1929, México, Secretaría de Educación Pública, 1976 (Col. Sep Setentas), vol II, pp1-19. Farjorie Ruth Clark (en Organized Labor in Mexico, Chapel Hill: The North Carolina University Press, 1934, pp111-113) también se refiere a dicha huelga. La lectura de la Memoria de los trabajos llevados a cabo por el Comité central de la CROM durante el ejercicio 23 noviembre 1924-10 marzo 1926 (México, Confederación Regional Obrera Mexicana, 1926) puede ser ilustrativa de la actitud de esta central en la huelga. También es mencionado este caso en el artículo de José Rivera Castro y Roger Bartra, El movimiento obrero en el período de Calles 1924-1928, mecanografiado.

2.2 HISTORIOGRAFIA SOBRE LOS TRANVIARIOS

En cuanto a los trabajadores de la Compañía de México no existe un sólo trabajo amplio y documentado al respecto: hay total carencia de información sobre los tranviarios del DF y, en general, de todo el país; más aún, los estudios realizados sobre los grupos de trabajadores que protagonizaron los primeros brotes del sindicalismo mexicano han sido poquísimos.

Es posible encontrar algunos datos para nuestro tema en;

- García Briseño, Filiberto, op cit, sobre salarios de los tranviarios metropolitanos, así como de sus condiciones de trabajo.
- Almazán, José Antonio, El SME: de la desmovilización a la lucha, mecanografiado; sobre los paralelismos y las diferencias en las condiciones de electricistas y tranviarios, aunque se refiera principalmente, como el título indica, a los primeros.
- Thompson, Mark Elliot, The Development of Unionism Among Mexican Electrical Workers, tesis, Cornell University, 1960: como el trabajo anterior, trata específicamente el caso de los electricistas que, como ya se ha anotado, dependían del mismo consorcio que los tranviarios, pero que mantenían una organización y una política sindical muy diferente.

3) MATERIAL INFORMATIVO SOBRE TEMAS COMPLEMENTARIOS

3.1 LA COMPAÑIA DE TRANVIAS DE MEXICO

No existe ningún trabajo, en nuestro conocimiento, que trate del funcionamiento específico de la Compañía de Tranvías de México, como empresa de transportes. Pero en tanto formaba parte del consorcio británico canadiense que poseía las empresas de generación y distribución de energía eléctrica, es posible considerar las siguientes obras:

- Wionczeñ, Miguel, El nacionalismo mexicano y la inversión extranjera, México, Siglo XXI, 1967; recorre la historia y las características de las empresas eléctricas extranjeras, desde su implantación en el Porfiriato hasta su nacionalización durante el sexenio de López Mateos.
- El Mexican Year Book, en sus ediciones de 1910 y 1912 (Londres, New York y México, The Mexican Year Book Editor, 1910 y 1912, respectivamente), aportan datos cuantitativos sobre el capital, los dividendos y los directivos, etc., de estas compañías, una por una.
- Nicolau d'Olwer, Luis, "Las inversiones extranjeras durante el Porfiriato" en Daniel Cosío Villegas, Historia moderna de México, vol II, México, Ed. Hermes, 1965; sigue siendo la fuente más importante para cuantificar las inversiones extranjeras, por sector económico, por nacionalidad de las inversiones, durante el Porfiriato.
- Krauze, Enrique, y Jean Meyer, "Las inversiones extranjeras", Historia de la Revolución Mexicana, vol 10, México, El Colegio de México, 1977, pp289-293; los datos presentados aquí, en una obra que pretende tomar la continuidad de la Historia moderna, permite hacer una comparación entre el estado de las inversiones extranjeras durante el Porfiriato y en los años de Calles.

Diversas notas periodísticas, de origen diversa, citadas en su oportunidad, dan cuenta de la supuesta decadencia financiera de la Compañía de Tranvías.

3.2 EL DESARROLLO DE LA CIUDAD Y DE LOS TRANVIAS DE MEXICO DF

El importante papel jugado por el sistema de tranvías en la expansión urbana en la circulación de nuevas zonas habitadas, en la organización comercial y urbanística del valle, es el principal objetivo

del trabajo de Manuel Vidrio, "Sistema de transporte y expansión urbana", inédito, elaborado en el marco del Seminario de Historia Urbana del INAH; aunque no tan especializado a nuestro objeto de estudio, es también muy útil el artículo de Dolores Morales, "La expansión de la ciudad de México en el siglo XIX: el caso de los fraccionamientos", en Investigaciones sobre la historia de la ciudad de México, trabajo en común del mismo Seminario (Cuadernos de Trabajo, Departamento de Investigaciones Históricas, INAH, México, 1976).

El primero en tratar la historia del transporte metropolitano fue Ernesto De la Torre Villar en dos artículos: "El ferrocarril de Guadalupe. Prehistoria de los tranvías" y "El ferrocarril de Tacubaya" (en Historia Mexicana, #34 y #35, respectivamente, 1961), que se limitan a la construcción y al funcionamiento de dichos ferrocarriles. La tarea ha sido perseguida, con mayor información por Carlos Sierra, Historia de los Transportes Eléctricos de México (México, Sistema de Transportes Eléctricos, Departamento del Distrito Federal, 1976).

La obra Franchises of the Mexico Tramways Company (Mexico, Compañía de Tranvías de México, 1913) presenta detalladamente la extensión, los itinerarios y las concesiones del sistema de tranvías en los años de la Revolución. Tiene dos volúmenes, el primero abarcando las concesiones federales y municipales, y el segundo las características de las líneas suburbanas.

3.3 LA URBANIZACION Y LAS CARACTERISTICAS DE LA CIUDAD DE MEXICO EN LOS 20S

Para observar el desarrollo urbano en los años de la Reconstrucción y los procesos de crecimiento físico, de migración rural, etc., se han tomado en consideración dos importantes y voluminosos estudios demográficos:

- Centro de Estudios Económicos y Demográficos, El Colegio de México, Dinámica de la Población en México, México, El Colegio de México, 1970
- González Navarro, Moisés, Población y Sociedad, México, UNAM, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, 1974 (Col. Estudios)

El sintético apéndice de Jean Meyer, "La ciudad de México, ex de los Palacios" (Historia de La Revolución Mexicana, vol 10, México, El Colegio de México, 1977, pp273-268) trata del crecimiento de la capital en los años de la Reconstrucción, mostrando rápidamente las obras de pavimentación, saneamiento y desagüe, así como el desarrollo de nuevas colonias y estilos.

Dos pequeños artículos periodísticos, escritos posteriormente, dan cuenta de la vida urbana en los años que interesan este trabajo, el primero limitándose a las posibilidades de diversión mundana de cierta burguesía, el segundo refiriéndose a los problemas habitacionales debidos al gran flujo migratorio:

- Acevedo Escobedo, Antonio, "El México de 1923", El Nacional, 10 diciembre 1946.
- Rangel Couto, Hugo, "La habitación del obrero en la ciudad de México" El Nacional, 17 noviembre 1936

Para considerar las etapas y mejoras en el desarrollo de la ciudad en este período, pueden consultarse, además:

- Alonzo Romero, Miguel, Un año de sitio en el ayuntamiento de la ciudad de México, México, 1926: defensa personal del que fue presidente municipal de México en 1921-1922, obligado a renunciar a su cargo por las presiones de los laboristas, que relata las dificultades a las que se enfrentó.
- Aguirre, Amado, Mis memorias de campaña, Apuntes para la historia, estampas de la Revolución Mexicana, s/i, México, 1953: informe, en uno de los capítulos, del secretario de Comunicaciones y Obras Públicas en el período obregonista, sobre su gestión.
- Plano de la ciudad de México, México, Compañía Litográfica y Tipográfica Mexicana, 1912
- Dirección General de Estadística, Censo general de habitantes 1921, México, 1925-1926
- Departamento del Distrito Federal, Dirección de Catastro, Atlas General del DF, México, Talleres Gráficos de la Nación, 1930

3.4 LAS ORGANIZACIONES SINDICALES EN LOS AÑOS VEINTE

En varias de las obras mencionadas en la sección 4 de este apéndice (Araiza, Carr, Clark, Levenstein, López Aparicio, Ruiz), se dedican varias páginas a la presentación de las grandes centrales sindicales, muy especialmente de la CRCH. Se mencionarán a continuación los trabajos que apuntan específicamente el estudio de cada una:

a) la CRCH

- Euford, Camille Nick, A Biography of Luis N. Morones, Mexican Labour and Political Leader, tesis, Louisiana State University, 1971
- González Sierra, José Guadalupe, Relación del Estado con la clase obrera: la CRCH, tesis, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, U.N.A.M.,

b) La CGT

Para los antecedentes y comienzos del movimiento obrero mexicano, y su orientación anarquista a principios de este siglo, pueden considerarse:

- Hart, John, Los anarquistas mexicanos 1860-1900, México, Secretaría de Educación Pública, 1974 (Col. Sep Setentas)
- García Cantú, Gastón, El socialismo en México, Siglo XIX, México, Ed. Era, 1969

Sobre la CGT en particular, existen pocos trabajos:

- Córdova Pérez, Fernando, El movimiento anarquista en México, 1911-1921, tesis, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, 1975
- Reyna Muñoz, Manuel, El movimiento obrero textil 1828-1928, tesis, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, 1973

Ambas tesis, sobre todo la primera, aportan algunas orientaciones sobre la central anarcosindicalista: aunque la de Córdova termina su estudio justamente con su fundación en 1921, y la segunda abarca un período enorme (los obreros textiles del valle de México fueron uno de los bastiones de la CGT). El avance de la investigación de Guillermina Baena "La CGT: 1921-1931" (Revista Mexicana de Ciencia Política, #83, 1976) es hasta la fecha el único estudio centrado en la organización y en la evolución de la central, basado fundamentalmente en fuentes secundarias y en el archivo de José C. Valadés (en particular el periódico Nuestra Palabra).

c) Las organizaciones comunistas

El artículo de Bernstein, "Marxismo en México 1917-1925" (Historia mexicana, vol VII, #4, abril junio 1958) tiene el mérito de haber sido uno de los primeros análisis de la confusa participación de los comunistas en los años que siguieron a la Revolución Rusa. Hasta hoy, el estudio más completo al respecto es sin duda la obra de Manuel Márquez Fuentes y Octavio Rodríguez Araujo sobre El Partido Comunista Mexicano (México, Ed. El Caballito, 1973)

d) El sindicalismo católico

Siendo éste un problema lateral a nuestro trabajo, nos hemos basado sólo en:

- Carr, El movimiento obrero..., en el volumen II (capítulo 3: "Movimiento obrero y anticlericalismo") se basa en numerosas fuentes para tratar el sindicalismo católico.

- Clark, op cit, pp86-96
- López Aparicio, Alfonso, El movimiento obrero en México, México, Ed. Jus, 1952: capítulos IX y X

4 FUENTES SECUNDARIAS UTILIZADAS PARA UN MARCO HISTORICO GENERAL

4.1 OBRAS DE ORDEN GENERAL SOBRE EL MOVIMIENTO OBRERO Y EL DESARROLLO POSREVOLUCIONARIO DE MEXICO

a) Libros

- Araiza, Luis, Historia del movimiento obrero mexicano, México, Casa del Obrero Mundial, 1965
- Basurto, Jorge, EL proletariado industrial en México 1850-1930, México, UNAM, 1975
- Calderón, José María, La génesis del presidencialismo mexicano, México, Ed. El Caballito, 1972
- Carr, Barry, El movimiento obrero y la política en México 1910-1929, México, Secretaría de Educación Pública, 1976, 2 vol (Col. Sep Setentas)
- Cerda Silva, Roberto de la, El movimiento obrero en México, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Sociales, 1961
- Clark, Marjorie Ruth, Organized Labor in Mexico, Chapel Hill, The North Carolina University Press, 1934
- Córdova, Arnaldo, La ideología de la Revolución Mexicana, La formación del nuevo régimen, México, Ed. Era, 1973
- González Casanova, Pablo, La democracia en México, México, Ed. Era, 1965
- Hansen, Roger, La política del desarrollo mexicano, México, Siglo XXI, 1973
- Huitrón, Jacinto, Orígenes e historia del movimiento obrero en México, México, Editores Mexicanos Unidos, 1974
- Levenstein, Harvey S., Labour Organizations in the United States and Mexico: A History of Their Relations, Westport, Greenwood, 1971
- López Aparicio, Alfonso, El movimiento obrero en México, México, Ed. Jus, 1952
- Palacios, Guillermo, La idea oficial de Revolución Mexicana, tesis, El Colegio de México, 1969

Reynolds, Clark, La economía mexicana, México, Fondo de Cultura Económica, 1972

Ruiz, Ramón Eduardo, Labour and The Ambivalent Revolutionaries: Mexico 1911-1923, Baltimore, Johns Hopkins University, 1976

Salazar, Rosendo, Líderes y sindicatos, México, T.C. Modelo, 1953

- , Las pugnas de la gleba, México, Ed. Avante, 1923

- , Historia de las luchas proletarias en México, 1923-1936
México, Ed. Avante, 1938

Valadés, José C., Historia general de la Revolución Mexicana, Cuernavaca Quezada, 1965, vol VI y VII

b) Artículos

"Historia del movimiento obrero", Punto Crítico, 1973 (19 artículos, por entregas)

Reyna, José Luis y Marcelo Miquet, "Introducción a la historia de las organizaciones obreras en México, 1912-1966", en Tres estudios sobre el movimiento obrero en México, México, El Colegio de México, 1976
(Col. Jornadas)

Naymet, Marcela de, "El movimiento obrero", Historia y Sociedad, #9, primavera 1967

4.2 TRABAJOS REFERENTES ESPECIFICAMENTE AL PERIODO DE LA RECONSTRUCCION

a) Libros

Agetro, Leafar, Las luchas proletarias en Veracruz, Jalapa, Ed. Barricada, 1942

Bassols, Narciso, El pensamiento político de Alvaro Obregón, México, Ed. Nuestro Tiempo, 1967

Dulles, John F., Yesterday in Mexico, A Chronicle of the Revolution, 1919-1936, Austin, The Texas University Press, 1961

García Mundo, Octavio, El movimiento inquilinario de Veracruz 1922, México, Secretaría de Educación Pública, 1976 (Col. Sep Setentas)

Krauze, Enrique, y Jean Meyer (con la colaboración de Cayetano Reyes), Historia de la Revolución Mexicana: Período 1924-1928, México, El Colegio de México, 1977, vol 10 y 11

Middleton, Industrial Mexico: 1919 Facts and Figures, New York, Dood, Mead and Co., 1919

- Morales, Julián, El socialismo en México o sea la explotación del obrero mexicano (episodios de la vida social obrera 1910-1923), Tacuba, Ed. Libertad y Trabajo, 1924
- Retinger, Joseph H., Morones of Mexico, Londres, Labour, 1926
- Rodea, Marcelo N., Historia del movimiento obrero ferrocarrilero 1890-1943, México, S/ed., 1944
- Sánchez, José María, Reivindicación del obrero, México, S/ed., 1923
- Valadés, José C., Revolución social o motín político, México, Biblioteca del Partido Comunista, 1922

b) Artículos

- Bartra, Roger, y José Rivera Castro, El Movimiento obrero en el período de Calles 1924-1928, mecanografiado
- Márquez Fuentes, Manuel, y Octavio Rodríguez Araujo, "El régimen de Obregón", Cuadernos Americanos, #158, mayo junio 1968, pp 179-193
- Reyna, José Luis, "El control del movimiento obrero como una necesidad del Estado mexicano", Revista Mexicana de Sociología, vol 34, no 3-4, julio diciembre 1972
- Semo, Enrique, "La deuda exterior y el gobierno de Obregón", Historia y Sociedad, #2, 1965
- Shulgovsky, A., "El caudillismo después de la Revolución 1917-1930", Historia y Sociedad #9, primavera 1967

c) Tesis

- Bringas Santoyo, Guillermina, y David Mascareño Saucedo, La prensa obrera en México 1870-1970, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, 1977
- Hansis, R., Alvaro Obregón, The Mexican Revolution and The Politics of Consolidation 1920-1924, New Mexico University, 1971
- Horn, James, Diplomacy by Ultimatum (Ambassador Sheffield and Mexican American Relations 1924-1927), State University of New York, 1969
- López Villegas, Virginia, El movimiento obrero durante el cardenismo: antecedentes, historia y estudio de sus luchas (1920-1940), Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, 1976
- Llorens Baés, Política exterior de Carranza y Obregón: continuidad o ruptura, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, 1976
- Puga Espinoza, María Cristina, Los industriales y la Revolución Mexicana, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, 1975

4.3 BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA PARA EL MARCO HISTÓRICO GENERAL

(todos de la ciudad de México, a menos que se indique lo contrario)

Ariete, 1915

CROM, 1925-1928

L'Internationale Syndicale Rouge, Paris, #10, 1921; #12, 1922; #28-29, 1923; #48, y 54-55, 1925; #74 y 77, 1927; #95, 1928

Nuestros Ideales, #1, 1922

El Obrero Comunista, #3, 1921

Sagitario, #21, 1926 (Villa Cecilia, Tamps.)

Vida Nueva, #2 y 6, 1920

5. ENTREVISTAS ORALES

Filiberto García Briseño; 2 octubre 1977, 24 febrero y 10 marzo 1978

Enrique Quevedo, 9 marzo 1978