



“Las empresas de tranvías de Guadalajara y Ciudad de México: interacción entre capital, trabajo y Estado en torno a la estatización del transporte público urbano (1931-1952)”

T E S I S

**Que para obtener el grado de
Maestro en Historia**

Presenta

José Ramón Cárdenas Nieto

San Luis Potosí, S.L.P.

Septiembre, 2022



“Las empresas de tranvías de Guadalajara y Ciudad de México: interacción entre capital, trabajo y Estado en torno a la estatización del transporte público urbano (1931-1952)”

T E S I S

**Que para obtener el grado de
Maestro en Historia**

Presenta

José Ramón Cárdenas Nieto

Director de tesis

Dr. Moisés Gámez Rodríguez

San Luis Potosí, S.L.P.

Septiembre, 2022

Índice general

Introducción	7
1. Las empresas de tranvías de Guadalajara y Ciudad de México	19
Introducción	
1.1. Trayectoria de las empresas de tranvías, desde su formación hasta 1945	
1.2. Las empresas y el mercado del transporte urbano: entre el monopolio y la competencia	
1.3. Formas de organización empresarial: de la empresa privada a la paraestatal o cooperativa	
Conclusión	
2. Los trabajadores organizados: actividad política de los trabajadores y su capacitación técnica y laboral	90
Introducción	
2.1. Trayectoria de las asociaciones de trabajadores en México	
2.2. El trabajador frente a la empresa: confrontación, negociación y liderazgo	
2.3. El trabajador frente al estado: el gobierno gendarme, intermediario o patrón	
2.4. El trabajador dentro de la empresa: el factor trabajo en el desempeño de las empresas de tranvías	

Conclusión

3. El papel del Estado y el transporte público urbano

155

Introducción

3.1.El Estado promotor: las concesiones para ofrecer el servicio de transporte público urbano

3.2.La jurisdicción del transporte urbano y su regulación como servicio público

3.3.El Estado mediador: la conciliación entre actores económicos como pilar de la intervención estatal en la economía

3.4.El Estado empresario: la intervención activa del Estado en la economía durante la Posrevolución

Conclusión

Conclusiones generales

233

Fuentes

242

Índice de figuras

1. Tren de mulitas que circulaba del pueblo de Tacuba a Azcapotzalco, ca. 1890.
2. Tranvías de tracción animal frente a Catedral y Plaza de Armas [Guadalajara], ca. 1890.
3. Líneas de transmisión de la Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala en “Plano de la parte del Estado de Jalisco por donde atraviesan las líneas de transmisión de la Cía. Hidroeléctrica e Irrigadora de Chapala, S. A.”.
4. Taller de reparación de tranvías en Indianilla, ca. 1910.
5. Anuncio de la Compañía Occidental de Transportes, inserto en *El Informador*, 3 de mayo de 1931.
6. Gente y militares en las afueras de una estación de tranvías, ca. 1915.
7. Tranviarios en la estación de Indianilla durante una huelga, 1935.
8. Huelguistas en el exterior de oficinas de tranviarios, 1945.
9. Militares custodian durante huelga de tranviarios, 1923.
10. Anuncio publicado en *El Tranviario* (diario de los tranviarios sindicalizados de Guadalajara), donde aparecía la nueva denominación “Compañía de Tranvías de Guadalajara” en lugar de “Compañía Occidental de Transportes”, 1934.
11. Al centro Mr. R. G. Conway, gerente de la Cía. De Luz, Lic. J. Bernier y Lic. Lagos. Gerencia de la Compañía de Tranvías. Pláticas obrero-patronales, ca. 1918.
12. Tranvía [modelo PCC] pasando junto al acueducto de Chapultepec, ca. 1953.
13. “Casaro 3043 in Tacuba in the early 1950s”, trolebús Alfa Romeo Casaro, adquirido en 1953 por el STE.

Índice de cuadros

1. Ingresos y egresos de la Compañía de Tranvías de México (1918-1921) (pesos).
2. Afectación a los indicadores de desempeño de los tranvías por los autobuses.

Introducción

Este trabajo analiza a las empresas de tranvías eléctricos de las ciudades de Guadalajara y México, surgidas a finales del siglo XIX a partir de la fusión de compañías privadas y su coordinación o incorporación con empresas de energía eléctrica. Estas compañías tuvieron un auge inicial manifiesto en la expansión de sus redes y la incorporación de vehículos novedosos, pero tras la Revolución Mexicana experimentaron un declive en su desempeño operativo y financiero, lo que las expuso a las demandas de sus trabajadores y a la creciente fiscalización de sus actividades por parte del Estado. Durante la Gran Depresión y la Segunda Guerra Mundial, las empresas de tranvías fueron entregadas a los trabajadores (en el caso de Guadalajara) o estatizadas bajo la figura del organismo público descentralizado (como en Ciudad de México), tal como sucedió en otros países. El presente trabajo analiza las características de la organización de estas empresas, sus facetas tecnológicas y financieras y la dinámica con otros actores sociales como los trabajadores y el Estado, en las condiciones históricas específicas de México, para establecer una causa probable que explique su trayectoria hacia la empresa pública.

La trayectoria de una empresa de servicios públicos es afectada por distintas variables internas, como su estructura empresarial, su organización laboral y acervo tecnológico, y otras externas a ella, como la composición del mercado, el ambiente institucional y su relación con agentes como el Estado o el público usuario. Todas estas variables están sujetas a condiciones históricas específicas al caso analizado, y su inclusión, exclusión o énfasis pueden conducir a hipótesis divergentes o complementarias. Para proponer una explicación al paso de las compañías de tranvías desde la propiedad y administración privada a la estatal o cooperativa se requiere sintetizar los enfoques predominantes en la bibliografía, como son la actividad política de los sindicatos, la organización empresarial o la evolución de las instituciones en México desde el período porfirista a la posrevolución, así como criticar sus metodologías,

marcos analíticos y conclusiones. Una explicación integral, con sustento en teorías de distintas escuelas y disciplinas, que contraste dos casos en un período de mediana duración, podría contribuir entender la participación del Estado en el transporte público urbano, en particular, y en la producción y distribución de bienes y servicios, en general.

Se propone que las empresas de tranvías de Guadalajara fueron estatizadas por la conjunción de su declinante desempeño operativo y financiero con la creciente preponderancia política de los sindicatos (los cuales exigían mayores prestaciones y salarios), que coincidió con la postura favorable a la intervención estatal en la economía. El entorno económico global, caracterizado por dos guerras mundiales y una depresión económica internacional, desalentó las inversiones transnacionales que financiaban a las empresas de tranvías en México y otros países del mundo. Al coincidir la Primera Guerra Mundial con el período más destructivo de la Revolución Mexicana se detuvo la expansión de la red tranviaria y su mantenimiento durante varios años, pues sus insumos eran en su mayoría importados, lo cual no podría ser revertido posteriormente, a pesar de algunas sustituciones de insumos y soluciones empíricas a la escasez de materiales. El desarrollo del sistema político mexicano durante y después de la Revolución Mexicana introdujo nuevas condiciones institucionales, como la actividad política de los sindicatos y su incorporación al aparato estatal mexicano, o el desarrollo por parte de este último de instrumentos financieros y jurídicos que posibilitaron la conformación de un sector estatal significativo en la economía.

En este trabajo se busca explicar cómo el entorno institucional y la dinámica entre actores políticos en México después de la Revolución Mexicana afectaron el desempeño de las empresas de tranvías de Guadalajara y Ciudad de México, y pudieron conducir a su estatización o reorganización como empresa cooperativa.

Se comparan las trayectorias históricas de las empresas de tranvías de Guadalajara y Ciudad de México, sus características económicas, estructuras organizacionales y la

interacción con actores sociales y políticos como el Estado y los trabajadores organizados, tomando en cuenta el ambiente institucional y las circunstancias políticas y económicas en México y el resto del mundo.

En materia analítica, se aplican los principios teóricos de la historia económica, la historia empresarial y la escuela neoinstitucional de la economía a dos empresas de transporte público urbano en Guadalajara y Ciudad de México, para determinar si sus características intrínsecas afectaron su funcionamiento y desempeño operativo y financiero.

Se confrontó la bibliografía tradicional sobre la actividad política de los trabajadores organizados con análisis sobre la organización del trabajo y su aplicación de tecnologías y técnicas novedosas, para profundizar la explicación de sus protestas, huelgas, pugnas y afiliaciones políticas con la comprensión de los procesos laborales de las empresas.

Por último, se analizó diacrónicamente el papel del Estado en el proceso de industrialización en México, para establecer por qué la estatización o reorganización como cooperativa de las empresas sucedió a partir de la década de 1930, en correlación con la construcción de instituciones y la formación de empresas propiedad del Estado, que comenzó de forma puntual hacia mediados de la década de 1920, y acorde con aspiraciones de planificación y rectoría de la economía en el decenio siguiente.

Existen abundantes trabajos sobre transporte público urbano en México durante el siglo XX, sobre todo acerca de los tranvías eléctricos, desde su conformación hasta su declive y desaparición. El enfoque más común en la mayoría de los trabajos es el político-organizacional, que comprende la estructura organizativa de las empresas, las actividades de las organizaciones de trabajadores (sindicatos, mutualidades, federaciones, confederaciones) y las relaciones entre los actores individuales y colectivos, es decir, las empresas privadas, los sindicatos, los usuarios y el gobierno. También se han abordado los tranvías desde las perspectivas del orden urbano, la cultura política y la politización de las organizaciones de trabajadores. Existe, por lo tanto,

una abundancia de análisis competentes desde varias perspectivas que pueden formar la base de nuevas investigaciones.

La similar trayectoria que siguieron los tranvías de Guadalajara y Ciudad de México hasta la década de 1920 diverge drásticamente, al grado de que en Guadalajara la empresa de transporte urbano quebró y entró en liquidación judicial, para ser posteriormente entregada a los trabajadores para su administración como cooperativa; mientras la empresa del Distrito Federal continuó funcionando, aunque con problemas financieros y de disciplina laboral, hasta que tras varias huelgas en 1945 el gobierno federal decidió rescindir sus concesiones, expropiar sus bienes y reorganizarla como “organismo público descentralizado”. Al existir fundamentos similares y un entorno institucional, político y social común, pero también desarrollos subsecuentes distintos, es posible realizar un análisis comparativo sobre ambos casos.

Como la mayoría de los trabajos sobre la cuestión se limitan a uno de los dos casos seleccionados y a un aspecto del objeto de estudio o a un solo actor social (comúnmente las asociaciones de trabajadores), la comparación diacrónica de dos empresas puede contribuir a una explicación general sobre el desarrollo y declive de los tranvías en las ciudades mexicanas, inscrita en procesos históricos más complejos como la intervención estatal en la economía, la incorporación de los trabajadores organizados al sistema político o la repercusión de los avances tecnológicos en la infraestructura urbana.

El proceso de estatización o reorganización como cooperativa de las empresas de tranvías comenzó en Guadalajara en 1931 y se prolongó hasta 1944, mientras en el Distrito Federal la rescisión de las concesiones de la México Tramways se realizó en 1945, y la nueva empresa estatal Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal fue creada por decreto en 1947. Es necesario remontar el análisis y la narración al período porfirista (1877-1910), cuando las primeras empresas de transporte público ferroviario fueron creadas, pues los términos en que operaron las concesiones originales entraron en conflicto con los marcos

legales y relaciones políticas surgidas tras la Revolución Mexicana, por lo que el período cubierto por el estudio se extiende aproximadamente de la segunda mitad del siglo XIX a la primera mitad del XX.

El área geográfica explorada por el estudio comprende, primeramente, las ciudades de México y Guadalajara, así como las poblaciones circundantes; pero debido a la fuerte integración de los transportes urbanos con la generación y transmisión de electricidad, la cual se realizaba desde zonas lejanas de las ciudades hasta el área propiamente urbana, también incorpora regiones como el río Grande de Santiago, en Jalisco; y el sistema de embalses en Necaxa, Puebla. Además de incorporar procesos y eventos ocurridos en México, se refiere indirectamente la experiencia de otros países, sobre todo España y Latinoamérica, donde los transportes urbanos experimentaron trayectorias similares a aquéllas de la República Mexicana.

El concepto central del trabajo es “estatización”, entendida como el control de alguna empresa o sector de la economía por el Estado, obtenido por medio de la creación de empresas ex profeso, por expropiación de otras existentes o la participación en el capital o la dirección en las empresas privadas. La intervención estatal en la economía incluye otros roles además de propietario o administrador de empresas, pues el fomento de la actividad económica, la regulación de los mercados y la mediación en los desacuerdos o conflictos entre empresas, trabajadores y usuarios, todo ello repercute en la actividad de las empresas, incluso en sociedades con ambiente institucional liberal, como fue México a finales del siglo XIX.

El trabajo se inspira en los planteamientos teóricos innovadores, en su momento, de la Nueva Economía Institucional, que resaltó variables como la legislación y regulación jurídica, la interacción entre gobierno, sociedad y capital, la cultura propia de cada sociedad y las condiciones históricas en que las empresas y procesos económicos se desarrollan. Esta escuela teórica no descuidó los aspectos transaccionales y tradicionalmente “económicos”, pues según

el texto pionero de Coase, “La naturaleza de la firma”, se puede explicar la integración de las empresas o la separación de procesos entre entidades económicas, a partir de los costos de transacción inherentes a su funcionamiento interno, es decir, si es menos costoso realizar ciertos intercambios en el mercado, se preferirá dicha forma de transacción, y como la estructura legal o política puede incidir sobre dichos costos de transacción, también afecta a la estructura y desempeño de las empresas. El tamaño óptimo o real de la empresa depende, según López y Valdalisio, “de factores como la dimensión del mercado y la escala de producción, la madurez de la tecnología y los costes de producción y transacción” (López, y Valdalisio, 2003).

El concepto de empresa pública no tiene una definición unívoca, aunque se puede entender como una entidad productora de bienes y servicios que es propiedad o resulta dirigida por alguna institución u organización estatal, según Barenstein, deben coincidir tres factores para hablar de un carácter público de la empresa: la propiedad, el control, es decir “el ejercicio de las funciones de dirección superior por directivos designados por las autoridades públicas propietarias”, y el propósito público, que implica que sus productos sean puestos al alcance de la población general (Barenstein, J., 1982, pp. 41-42). Como lo muestra la historia del sector estatal en México, las empresas propiedad del Estado pueden buscar satisfacer un amplio rango de necesidades de la sociedad: el ofrecimiento de servicios públicos básicos como recolección de basura, agua potable, iluminación pública, construir y operar infraestructura básica para el funcionamiento de la economía, como energía eléctrica, extracción y distribución de combustible, producción de bienes básicos, intermedios, de capital o de consumo.

Para explicar por qué el Estado crea o se apropia de empresas se han elaborado varias teorías, como la “falla de mercado”, en la que el Estado intenta paliar la incapacidad de las entidades privadas para satisfacer las necesidades sociales, o explicaciones más políticas, como la existencia de grupos de interés, los cuales pueden solicitar al Estado inversiones directas,

facilidades fiscales o legislación favorable que conllevan la expansión de las facultades del gobierno.

En cuanto al factor trabajo, se prefiere el concepto de “grupo de interés” a la idea de que los sindicatos y otras asociaciones de trabajadores actuaban impulsados por una conciencia de clase. Se entiende como grupo de interés a un actor político o social colectivo que busca influir en las esferas oficiales para obtener mejoras en su estatus institucional, independientemente de su efectividad o las acciones que tome para conseguir sus objetivos. Esta abstracción de las asociaciones explica de manera pragmática el ascenso de los sindicatos “oficiales” (CROM, CTM) y el declive de los anarco-comunistas (CGT) que hablar de una “traición” de los dirigentes al proletariado (sin excusar que hayan podido incurrir en corrupción o negociaciones dudosas) o el fallido desarrollo de una conciencia de clase entre los trabajadores.

Estrechamente relacionado con esa discusión está el concepto “corporativismo”, que se entrecruza entre la historia y la ciencia política, y permite teorizar sobre el fortalecimiento de las asociaciones de trabajadores y su gradual acercamiento al aparato del Estado. En el contexto de la Revolución Mexicana, la acción política de los sindicatos se encuadró en agrupamientos y afiliaciones colectivas, donde la acción de los trabajadores individuales se subordinó al logro de los objetos de la asociación (como es el caso de las cláusulas de exclusión), y a su vez las asociaciones de trabajadores se afiliaron al partido revolucionario en un “sector” específico de trabajadores industriales. Los trabajadores tranviarios fueron un elemento importante en este proceso, en algunos casos resistiendo su absorción en las instituciones oficiales o en otros casos propiciándola y beneficiándose de ella.

En cuanto al Estado, la discusión de su actuación en torno al transporte público urbano se centra en sus distintos “roles” o papeles, que no fueron exclusivos al tránsito urbano sino se extendieron en toda la economía. Se habla del Estado como promotor, regulador, mediador y

empresario, distintas facetas que se desarrollaron a lo largo del período reseñado sin excluirse entre sí. Con esta aproximación teórica se completa el esquema que articula las acciones de los tres principales actores institucionales (la empresa, el trabajo y el Estado) con sus influencias recíprocas, enfrentamientos y colaboración, que resultan en una interacción en torno a la estatización del transporte público urbano.

La intervención del Estado en la economía tiene antecedentes de varios siglos en la historia mexicana, desde la regulación por parte de la Corona española de ramos redituables de la economía como la minería, el comercio, o algunos bienes como tabacos y naipes. Algunos autores consideran que la cultura política moderna del estatismo en Latinoamérica se remonta directamente a este período, como Fronjosa (2011). Bernal (1988), por otra parte, distingue un proceso de “liberalización” de la economía al interior de los dominios de la Monarquía hispánica, así como intentos por los gobiernos independientes de fomentar la actividad económica, como el Banco de Avío para la modernización de la industria textil, o vías férreas que comunicaran el puerto de Veracruz con la capital de la República.

En este proceso de industrialización incipiente se inscriben las primeras empresas de “ferrocarriles urbanos”, cuyos orígenes fueron explorados por De la Torre en sus artículos “La capital y sus primeros medios de transporte. Prehistoria de los tranvías” y “El ferrocarril de Tacubaya”, para el caso de Ciudad de México, y por Valerio en su capítulo “Empresas, tranvías y alumbrado público. La Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala”, sobre Guadalajara. Estos autores consideran que los primeros tranvías urbanos tuvieron una relación estrecha con los primeros ferrocarriles y con las empresas de energía eléctrica, y no sólo satisficieron una necesidad ingente de movilidad, sino que fomentaron la demanda de traslados e incluso la urbanización de terrenos adyacentes a las antiguas zonas urbanas.

El desarrollo empresarial de los tranvías antes y después de la electrificación fue cubierto por Álvarez de la Borda, en su tesis de licenciatura de 2000 (Ciudad de México), por

Alvizo en su tesis de maestría, publicada en 2020 como libro (Guadalajara) y de forma sintética pero densa por Liehr y Leidenberger (2006), en el capítulo “El paso de una Free Standing Company a una empresa pública: Mexican Light and Power y Mexico Tramways (1902-1960)”. Estos autores atribuyen el auge de las empresas tranviarias a las activas inversiones extranjeras en la última década del período porfirista, que transmitió innovaciones tecnológicas del extranjero a México; y su crisis y decadencia a factores como las alteraciones políticas y sociales ocasionadas por la Revolución Mexicana, la actividad política y demandas de los trabajadores organizados, la competencia de los autobuses y la nueva postura de los gobiernos de la post-Revolución, más nacionalistas y estatistas que el fenecido régimen liberal porfirista.

Aunque la Revolución Mexicana indudablemente marcó un rompimiento en el ambiente institucional y la intervención del Estado en la economía, se deben prestar atención a dos ámbitos externos a México o al transporte público. Primeramente, otros países similares a México en cultura y economía experimentaron la estatización de sus transportes urbanos, como los tranvías de Santiago de Chile (Mardones, 2017), y los tranvías y metro de Madrid (Martínez, 2002) y Buenos Aires (Lanciotti, 2008), a pesar de no haber tenido una revolución prolongada que condujera a un régimen que propugnara la justicia social o la redistribución de la riqueza (particularmente en el caso de España). No elimina las explicaciones puramente localistas sobre el declive de los tranvías que caracterizan algunos trabajos, pero sí mueve a incorporar condiciones económicas mundiales que pudieron llevar a desarrollos similares en otras latitudes.

Otro caso de estudio que es interesante por su similitud a las compañías de tranvías son los ferrocarriles, cuyo desarrollo a lo largo del siglo XX analizó Valencia (2017). Se debate aquí el estereotipo de liberalismo a ultranza y privilegio a las inversiones extranjeras que caracterizaría al período porfirista, pues se establece que el Estado mexicano intervino las principales líneas ferroviarias que conectaban al país con los Estados Unidos y creó una

empresa con participación estatal llamada Ferrocarriles Nacionales de México, en 1908. Se describe la incautación de varias empresas de ferrocarriles por las facciones revolucionarias, que se prolongó hasta 1925, pero lejos de insistir en la destrucción material de la infraestructura y material rodante ferroviario propone que cambios en la organización empresarial, la constante intervención del gobierno en la administración de la empresa y la nueva cultura laboral introducida durante la Revolución fueron factores coadyuvantes para el declive de los ferrocarriles. Varias de las conclusiones de Valencia en el caso de los ferrocarriles pueden ser contrastadas con las hipótesis de varios autores sobre el surgimiento, decadencia y estatización de los tranvías urbanos, así como su enfoque en la organización laboral, el desempeño financiero y la actividad de los sindicatos.

El método principal utilizado aquí para la comprobación de la hipótesis es el comparativo, a partir de dos estudios de caso cuyas características y trayectorias se contrastan sobre un trasfondo institucional común. El método comparativo toma dos o más casos y analiza sus similitudes y diferencias en un número limitado de variables, que corresponden a determinados atributos de los objetos de estudio en sí, o con relación a su entorno. Algunas variables arrojarán resultados similares en los casos, mientras en otras serán diferentes, el balance entre aspectos similares y diferentes hace que los casos sean “comparables”, pues según Sartori (1994) las comparaciones más interesantes “se llevan a cabo entre entidades que poseen atributos en parte compartidos (similares) y en parte no compartidos”.

En este trabajo se seguirá el modelo comparativo del “análisis histórico-comparativo intensivo” (Olabarri, 1992) que aborda casos del ámbito local y estudia variables analíticas en detalle para confirmar las hipótesis y establecer correlaciones y relaciones de causalidad. Este esquema es el más indicado para el proyecto, pues gira en torno a un concepto central (la estatización), sin excluir procesos de mediana duración cuyos efectos sean también evidentes en otras sociedades, por lo que se proveerá de ejemplos de otras regiones o naciones que

servirán como “elementos de control” para el análisis, de forma que no sea éste tan “localista”, dando importancia tanto a factores circunstanciales globales o nacionales como a la agencia de los actores locales.

Según Bloch, citado por Olabarri (1992), al analizar las diferencias entre los casos, se debe tomar en cuenta si éstas parten de un punto común de desarrollo o son totalmente independientes una de otra. Al ser dos casos próximos geográficamente, que comparten condiciones políticas, culturales, sociales y económicas, se puede partir de la descripción de una circunstancia histórica común, al mismo tiempo que se toman en cuenta dinámicas locales o particulares a cada caso que pueden determinar trayectorias divergentes.

Las fuentes primarias por consultar son documentos oficiales y hemerografía, emitidos los primeros por dependencias gubernamentales de los tres niveles de gobierno, y en el caso de los segundos, provenientes de diarios comerciales como *El Informador*, de Guadalajara, o de publicaciones de los trabajadores, como *El Tranviario*, de la misma localidad. Los documentos federales, pertenecientes a los ramos de Comunicaciones y Transportes, Trabajo o Gobernación, se encuentran en su mayoría en el Archivo General de la Nación. Los documentos creados por entidades federativas se pueden consultar en el Archivo Histórico de la Ciudad de México, que concentra algunos acervos documentales o bibliográficos del antiguo Distrito Federal, y el Archivo Histórico de Jalisco, que cuenta con los fondos de Fomento, Conciliación y Arbitraje y Trabajo, entre otros. En cuanto a los fondos municipales, no se encuentran muchas fuentes allí debido a que, en el caso de la Ciudad de México se concentraron en el AGN o el AHCM, mientras en Guadalajara la mayoría de las disposiciones sobre tránsito y concesiones salieron del gobierno de Jalisco, aunque alguna regulación y permisos específicos fueron establecidos por el ayuntamiento local.

Se complementa el trabajo con imágenes y mapas, que provienen en su mayoría de la Mediateca del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) y de la Mapoteca Orozco

y Berra, los cuales se encuentran digitalizados y accesibles libremente al público. Otros mapas fueron solicitados al AHJ y a la Biblioteca Pública del Estado de Jalisco “Juan José Arreola”, y proporcionados digitalmente por las instituciones. Este material gráfico no se presenta simplemente como ilustración decorativa o estéticamente interesante, sino que apoya la descripción o el análisis presentado en el trabajo.

Capítulo 1

Las empresas de tranvías de Guadalajara y Ciudad de México

En este capítulo se analizan las siguientes variables relativas al desempeño de las empresas privadas de tranvías en Guadalajara y Ciudad de México como posibles factores contribuyentes a su estatización: estructura empresarial, organización empresarial, relación con actores como usuarios, inversores, trabajadores organizados y autoridades, así como estructura del mercado. Se reconstruyen las trayectorias de las empresas desde su conformación, proceso de concentración monopólica, integración con las empresas de electricidad y estatización o reorganización como cooperativa, para comparar los antecedentes que consideramos contribuyeron a su desempeño operativo y financiero o a sus trayectorias divergentes. Posteriormente se reflexiona sobre los cambios en el mercado del transporte urbano, tomando en consideración los elementos que la economía clásica considera como factores clave, tales como oferta, demanda, precio, costo y competencia. Por último, se discuten las formas de organización empresarial, a lo largo de su trayectoria desde empresa privada a empresa paraestatal o cooperativa de trabajadores, en busca de la relación mutua entre forma de organización y desempeño. Consideramos que estas tareas pueden llevar a comprender mejor el funcionamiento de las empresas de tranvías a lo largo del período inmediato anterior a la estatización, y funcionar como un conjunto de “síntomas” y características que se utilizarán para el objetivo general del proyecto: entender las condiciones y procesos en la trayectoria de las empresas (y en su entorno) que actuaron a favor o en contra de su estatización.

Introducción

La necesidad de transportar bienes y personas de un lugar a otro está profundamente relacionada con el proceso de civilización, existe constancia de procesos de migración y circuitos de intercambios y transferencias de bienes desde la prehistoria, aunque las posibilidades de los transportes estuvieron condicionadas por el entorno geográfico y físico: el relieve montañoso o plano, la existencia de vías fluviales y el acceso al mar, y las capacidades de los artefactos con los que se realizaba la transportación. Ya fuera a espaldas de otros humanos, en el lomo de las bestias, sobre carros y carretas jalados por los animales, en canoas, barcas, galeras y galeones, si existía un incentivo suficiente, se podía llegar a recorrer continentes enteros para satisfacer una necesidad, como lo demuestra la existencia de las rutas de comercio euroasiáticas conocidas como “el camino de la Seda”, o las redes comerciales mesoamericanas que conectaban a las ciudades mayas con el altiplano central, e incluso más allá. Aún las barreras políticas y las fronteras entre estados eran permeables para los comerciantes y transeúntes si bien los gobiernos intentaban controlar el ingreso a sus territorios y cobraban impuestos para permitir la entrada de bienes o personas, reservándose el derecho de admisión a sus jurisdicciones.

El advenimiento de la era industrial y la utilización de combustibles fósiles, primero, y la electricidad, después, abrió posibilidades sin precedentes de capacidad, velocidad y eficiencia a los transportes, que, partiendo del desarrollo del motor a vapor, se aplicaron para constituir las primeras locomotoras y barcos a base de calderas. El ferrocarril, en particular, ha quedado para siempre asociado a la industrialización, al ser tanto producto de ella como su factor coadyuvante. El efecto de expansión productiva y comercial allí donde se construían ferrocarriles era palpable en muchos países y territorios previamente subdesarrollados, por lo que muchos gobiernos buscaron favorecer su construcción con toda clase de incentivos fiscales,

intentando que los inversionistas nacionales o extranjeros se lanzaran a construir las vías férreas entre las principales poblaciones o núcleos de producción.

El tranvía surgió como una aplicación del transporte ferroviario adaptado a las demandas de movilidad en las ciudades a mediados del siglo XIX, y en sus orígenes se confunde con los primeros ferrocarriles llegando a que, por varias décadas, el término “ferrocarril” se refirió tanto a los trenes de larga distancia como a los que operaban al interior de las zonas urbanas. De cualquier manera, la introducción de medios de transporte más eficientes que los tradicionales no sólo satisfizo la demanda existente de movilidad de bienes y personas, sino que además creó posibilidades enteramente nuevas, expandiendo o creando de plano nuevos mercados donde antes no eran posibles.

En la teoría económica clásica, un mercado se compone por la interacción entre actores que intercambian bienes y servicios por dinero: la cantidad de bienes que se ofrecen (oferta) y la capacidad o deseo de adquirirlos (demanda) determinan los precios de cada bien. En un mercado ideal, donde existen múltiples vendedores, cada uno buscará atraer a los clientes ofreciendo un precio menor, como los compradores buscan adquirir una cantidad mayor de producto conforme el precio baja, y los vendedores están más interesados en vender cuando el precio es mayor, existe un momento en que ambos tipos de actores (vendedores que buscan ganancias mayores y compradores que buscan adquirir el producto al mejor precio posible) están satisfechos, a lo que se llama “precio de equilibrio”. En esta situación, los vendedores logran colocar su producto al precio mayor posible sin desanimar a los compradores con un costo excesivo, quienes a su vez obtienen el producto a un precio asequible.

En el mundo real, los mercados no suelen adquirir esta configuración ideal. En algunos casos hay varios oferentes de un bien o servicio, pero el producto que ofrecen tiene características ligeramente diferentes, por lo que cada vendedor puede obtener cierto grado de “lealtad” por parte de sus clientes, quienes encuentran satisfacción en la variante peculiar del

producto que adquieren, pero si el producto rival se vuelve más atractivo existe el riesgo de perder cuota de mercado (competencia monopolística).

En otros casos, existe un reducido número de vendedores que dominan el mercado que, por sus mismas características de rentabilidad o inversiones inherentes al servicio, dificulta la entrada de nuevos competidores. En este tipo de mercados, denominados “oligopolios”, existe un mayor grado de control de los vendedores sobre los precios, y pueden darse dos situaciones opuestas: un oferente puede reducir su precio, obligando a sus competidores a hacer lo mismo con tan de no perder participación en el mercado, o bien ambos participantes pueden acordar tácitamente un precio similar que resulte en rentabilidad atractiva para todos los vendedores. Cuando se da este tipo de colusión el mercado se asemeja a uno donde sólo existe un vendedor, el cual es denominado “monopolio”. Ya que los compradores no tienen alternativa más que adquirir el producto de un solo vendedor, éste tiene la capacidad de fijar el precio que le resulte más conveniente, por lo que constituye una situación opuesta a la competencia ideal propuesta por los modelos clásicos (“Monopolistic competition, Oligopoly and Monopoly”, en *University of Minnesota Libraries*).

Además de su posición en el mercado y la competencia con otros oferentes del servicio de transporte público urbano, es necesario añadir que la propiedad y organización de la empresa de tranvías repercutía sobre su financiamiento y desempeño, lo que, en un entorno de competencia con otros medios de transporte, cambios institucionales y crisis económica, no era de menor importancia. El proceso de estatización, al consistir en una forma específica de propiedad, es susceptible de ser analizado tanto desde la ciencia política, como por la teoría económica.

Por su propiedad, podríamos clasificar las empresas en tres grandes ramos, privada, pública y cooperativa. Esto va en consonancia con la estructura tripartita de este trabajo al analizar a los principales actores en torno de la estatización de las empresas privadas, los cuales

son los empresarios e inversionistas, el Estado y los trabajadores. La empresa privada es establecida con participación de individuos u otras empresas, las cuales entran en sociedad o adquieren participación accionaria que puede constituir un activo o darles derecho a influir en su administración; por medio de la oferta de acciones y bonos la empresa puede obtener capitales necesarios de agentes que buscan un retorno en su inversión, lo cual estimula a la empresa a tener un buen desempeño y ganancias constantes. La empresa pública, por otro lado, es establecida por el Estado, y si bien, en algunas sociedades, se capitaliza de forma similar a la privada, en la mayoría de los casos la operación está controlada por las instituciones estatales. La cooperativa es una asociación de individuos con fines productivos o de consumo, donde los beneficios se reparten entre los socios, en el período referido se establecieron cooperativas de trabajadores por considerarse la “administración obrera” un acto de justicia social. En los dos casos estudiados aquí, las empresas privadas de tranvías fueron resultado de la concentración y adquisición de compañías menores, para posteriormente ser estatizadas o transferidos sus bienes a una cooperativa de trabajadores.

1.1 Trayectoria de las empresas de tranvías, desde su formación hasta 1945

En México los primeros intentos de construcción de vías férreas se remontan a la década de 1830, bajo el gobierno de Anastasio Bustamante. En ese período se dio al veracruzano Francisco Arrillaga la concesión por treinta años para construir un ferrocarril entre el puerto de Veracruz y la Ciudad de México. Esta concesión, como las muchas otras con que se buscaba incentivar la construcción de infraestructura, implicaba un conjunto de derechos y obligaciones entre el gobierno y la empresa contratante, con el fin de facilitar la realización del objetivo y salvaguardar el interés de ambas partes. Sin embargo, según De la Torre (1959, p. 219), los términos de esta concesión pionera no facilitaron su realización, pues marcaba un techo a las

tarifas del servicio de “10 a 11 pesos por carga de cuatro quintales”, la compañía debería “pagar derechos por los rieles, carruajes, y demás útiles introducidos”, sin recibir subvención alguna ni apoyos fiscales, además de estar obligada la empresa de ferrocarril a costear el mejoramiento de los caminos aledaños al trazado de la ruta. Se podría considerar que, siendo la primera obra de su tipo en el país, era una inversión peculiarmente riesgosa, lo cual, aunado al clima de inseguridad vigente e inestabilidad política en el país en la primera mitad del siglo XIX, frustró la realización del proyecto.

A pesar del continuo estado de guerra civil que desanimaba las inversiones productivas, en 1857 se logró inaugurar el tramo de ferrocarril entre la Ciudad de México y la cercana villa de Guadalupe, construido por una empresa por acciones que, pese a constituir el primer segmento de una proyectada ruta entre la capital y el principal puerto del país, podría considerarse el primer ferrocarril suburbano del valle de México, pues según Leidenberger (2011, p. 21) fue utilizado por los habitantes de la Ciudad de México para ir a los poblados aledaños por fines recreativos o de descanso, y por los habitantes de dichas poblaciones para acudir a la capital. Pronto se tendieron más vías, hacia las poblaciones de Tacubaya, San Ángel, Mixcoac y Tlalpan, que demostraron ser un negocio muy rentable para la compañía y un transporte útil para los pasajeros, al existir una considerable demanda latente de transportación entre dichos poblados y la Ciudad de México.

Al menos al interior de las áreas urbanas, la tracción por locomotoras de vapor fue sustituida por mulas que jalaban los vagones, entre otras causas, por causar molestias entre los transeúntes y vecinos según Leidenberger (2011, p. 24). Resulta curioso que se sustituyera un medio moderno, como era la locomotora de vapor, por la fuerza animal, que podría ser identificado como un modo de tracción del pasado, el cual además era menos eficiente en términos de velocidad y capacidad de carga, por lo que cabría suponer que, además de las molestias por ruido excesivo a los vecinos y problemas para que otros vehículos cruzaran sobre

los rieles, razones económicas u operativas llevaron a que, al transitar por zonas más densamente urbanizadas, se prefiriera que fueran las bestias y no las máquinas, las que jalaran los trenes. El tranvía remolcado por mulas, denominado como “tracción a sangre” combinaba la fuerza de los animales propia de los ya existentes ómnibus¹, con los rieles metálicos que reducían la fricción de las ruedas con el suelo y por ende incrementaban la capacidad de carga y velocidad del vehículo, además de mejorar la comodidad del viaje para los pasajeros.

Figura 1. Tren de mulitas que circulaba del pueblo de Tacuba a Azcapotzalco, ca. 1890



Fuente: Fototeca Nacional, consultado en [Tren de mulitas que circulaba del pueblo de Tacuba a Azcapotzalco | Mediateca INAH](#)

Sobre la denominación de “trenes” para llamar a lo que hoy en día se considera un tranvía (traducción del vocablo inglés “tramway”), se debe aclarar que, en la terminología

¹ El ómnibus era un tipo de carruaje que podía transportar a un mayor número de pasajeros, solía ser jalado por varios animales y podía incluso tener dos pisos. Fue muy común desde mediados del siglo XIX en Francia y otros países europeos, de donde se extendió a Latinoamérica.

ferrocarrilera, se conoce como “tren” al conjunto de vagones y elementos de tracción que componen una misma unidad, indiferente del medio de tracción (vapor, diesel, eléctrico o animal) y no a la locomotora, la cual es sólo parte de un “tren”. En segundo lugar, no existió, en las primeras décadas de su funcionamiento, una diferencia clara en el vocablo con que empresas, público o autoridades, se referían a uno y otro tipo de transporte. La distinción entre “ferrocarril” y “tranvía” tardó algún tiempo en consolidarse, y esto se patentiza en las denominaciones de las empresas que construían la infraestructura y ofrecían el servicio de transporte. Según De la Torre

En sus inicios, tranvías y ferrocarriles se confunden, esto es, los primeros ferrocarriles que se instalan dentro del valle van a servir para realizar un transporte específicamente suburbano y urbano, van a tratar de ligar la incipiente gran capital con las villas y pueblos vecinos y a comunicar barrios entre sí (1959, p. 223).

En Guadalajara, la historia de los tranvías comenzó con la construcción de un “ferrocarril” a la cercana villa de San Pedro Tlaquepaque, tras la fundación de la Compañía Anónima del Ferrocarril de Guadalajara a San Pedro, constituida en 1874 (Alvizo, 2020, p. 37). Esta compañía "se reestructuró, sus accionistas se renovaron, y cambió de razón social a Nueva Sociedad Anónima del Ferrocarril de Guadalajara a San Pedro”, que fue favorecida por el gobierno de Jalisco con diversas ventajas fiscales y subsidios, como fueron “la condonación de impuestos por treinta años y la subvención gubernamental de 1,000 pesos por cada kilómetro” construido de vía (Alvizo, 2020, p. 38).

El otorgamiento de beneficios fiscales a las empresas de tranvías como condonación de impuestos o aranceles a los insumos necesarios para la construcción, forzosamente importados, así como las subvenciones monetarias por longitud de vía construida, no era inusual en la

época, más aún fue recurrente respecto a los proyectos de vías férreas entre las ciudades mexicanas, desde el Ferrocarril Mexicano entre Veracruz y Ciudad de México, inaugurado durante la administración de Sebastián Lerdo de Tejada (1872-1877). Incluso, según Kuntz (2015, p. 67), los beneficios otorgados a la empresa constructora del Ferrocarril Mexicano fueron excesivamente condescendientes y representaron un costo considerable para el erario, lo que podría ser cuestionable políticamente, por beneficiar a una empresa privada con fondos públicos.

Las ventajas fiscales ofrecidas por el gobierno a las primeras empresas de ferrocarriles y tranvías buscaban acelerar su formación y consolidación, pues, al constatarse las rápidas transformaciones económicas y sociales en las sociedades pioneras en su construcción (como Gran Bretaña, Bélgica o los Estados Unidos), se estimaban las ventajas que su adopción traería para México. Más allá de simplemente permitir el desplazamiento veloz y eficiente de personas y mercancías, la influencia benéfica de los ferrocarriles se esperaba en otros ámbitos, el ingeniero Santiago Méndez declaraba en 1868 que “[nuestro] comercio, nuestra industria, nuestra agricultura, el desarrollo completo de nuestra riqueza territorial, no tanto necesitan la velocidad como la baratura y seguridad de los transportes” (citado en De la Torre, 1959, p. 217), pues frente a las largas distancias, malos o inexistentes caminos (que resultaban en reducidas velocidades en los trayectos), asaltos constantes y reducida capacidad de las yuntas, que redundaban en altos precios que desanimaban a la mayoría de los comerciantes, los medios de transporte modernos prometían mejorar desplazamientos veloces y seguros.

Primeramente, incrementar la capacidad de carga reduciría costos y volvería rentables los transportes de todo tipo de mercancías, no solamente aquellos muy valiosos, con lo que se crearían nuevos mercados o se ensancharían los ya existentes. Segundo, se buscaba reducir la vulnerabilidad a robos y asaltos, una preocupación constante desde los primeros años de vida independiente de México, que actuaba encareciendo los bienes por la oferta reducida de los

productos importados. También, la construcción de medios de transporte posibilitaría la explotación de recursos que, en ausencia de medios de transporte de gran capacidad, permanecían desaprovechados, por resultar antieconómico su transporte en pequeña escala o por no poderse llevar insumos y cargamentos necesarios para su utilización.

La experiencia de proyectos cancelados, incompletos o que demoraron décadas en construirse, como el mencionado proyecto del veracruzano Arrillaga, los planes de Gómez de la Cortina para varias líneas en el valle de México, el ferrocarril México-Veracruz o la concesión dada por Maximiliano de Habsburgo la cual fue redimida por el gobierno de Juárez, así como la escasa extensión de vías férreas construidas en los primeros años de las administraciones de Porfirio Díaz (1877-1884) pudo hacer suponer que, sin un considerable apoyo del gobierno, estas vías de transporte urbanas e interurbanas no se habrían construido con la velocidad esperada.

Como consecuencia, los gobiernos liberales comenzaron a favorecer con subsidios o una regulación favorable los proyectos de construcción de infraestructura de transporte que identificaban como instrumentales para el progreso material, lo que también repercutiría en las empresas de tranvías establecidas en las principales ciudades mexicanas. Esto podría considerarse un modelo específico de intervención del Estado en la economía, no como empresario sino como fomentador del establecimiento de empresas. El papel del Estado en la economía se detalla con mayor profundidad en el tercer capítulo de este trabajo, pero es necesario referirse a él por ser fundamental para el establecimiento de los primeros ferrocarriles y tranvías.

En las últimas décadas del siglo XIX se construyeron miles de kilómetros de vías férreas que comunicaron las principales ciudades y centros de producción (minas, yacimientos y haciendas) con los puertos y fronteras, asociando en el imaginario popular, desde entonces, como una era dorada del ferrocarril al período en el poder de Porfirio Díaz (1877-1910). De la

misma forma, los tranvías se extendieron y consolidaron en las principales ciudades de México, primero, y posteriormente en otras poblaciones menores, sirviendo a la necesidad creciente de movilidad de personas y bienes, por lo que también se podría considerar al período porfiriano como “la era del tranvía”.

Antes de comenzar a relatar la sucesiva implantación de estos novedosos medios de transporte en las ciudades de México y Guadalajara, es necesaria una breve explicación sobre el marco legal dentro del que se estructuraban estas empresas privadas como oferentes de un servicio público. Entre los diversos esquemas jurídicos que conceptuaban los derechos y deberes de las empresas privadas al proveer los bienes o servicios que el Estado consideraba como básicos o necesarios para el funcionamiento de la sociedad y la economía, destaca la figura de la concesión, que Álvarez de la Borda y Lazarín definían como aquél “donde la promoción, el control técnico, producción y derechos de explotación de las obras y servicios públicos están en manos de la iniciativa privada, con un grado variable de intervención estatal” (2000, p. 33). La intervención estatal en los servicios públicos concesionados podía entrar en diversas categorías, desde la compra de acciones por entidades estatales, los beneficios fiscales (como subsidios o exenciones de impuestos de importación) además de la prerrogativa gubernamental a regular las condiciones en que se ofrecían los servicios, facultades irrenunciables del Estado incluso en el período liberal de fines del siglo XIX.

Desde su proyección hasta la construcción y funcionamiento, estos sistemas de transporte público urbano requerían de una óptima organización empresarial a fin de obtener capitales, coordinar la compra e instalación de vías y material rodante y formar y organizar al personal que operaba los vehículos, los reparaba y atendía a las mulas. Cuando a inicios del siglo XX se propuso la transición tecnológica de la tracción animal a la eléctrica, la complejidad del funcionamiento hizo necesaria una transformación de las empresas para hacer frente a la demanda creciente de su servicio.

1.1.1 La constitución inicial de las empresas de tranvías en Guadalajara y Ciudad de México: de la competencia al monopolio y la integración vertical

Los primeros tranvías en el valle de México y en Guadalajara fueron construidos por empresarios nacionales y extranjeros que tenían una variedad de intereses económicos además del transporte urbano, como el desarrollo inmobiliario y el comercio, que se complementarían en ocasiones con las vías de transporte. Inicialmente, cada empresa tendía sus líneas desde una ubicación en el centro de las ciudades hacia un poblado cercano o hacia nuevos asentamientos, y posteriormente construía ramales o vías paralelas en la misma zona o hacia otros destinos cercanos, con lo cual surgieron varias empresas de ferrocarriles urbanos y suburbanos en las ciudades, las cuales competían entre sí por el creciente mercado de transporte urbano.

Con el paso del tiempo, sin embargo, el número de empresas tendió a reducirse, pues por medio de diversos mecanismos las empresas más grandes adquirían a las menores, se fusionaban en una nueva empresa o se reorganizaban con otra razón social. Con ello, una sola empresa acaparaba la gran mayoría de líneas urbanas y suburbanas en una ciudad, este proceso de concentración antecedió a la electrificación de las redes tranviarias, según Leidenberger

[Ya] desde 1875 [...] la Compañía del Ferrocarril de México a Tacubaya y la Compañía del Ferrocarril de México a Tlalpan se combinaron [sic] a crear la Compañía de Ferrocarriles del Distrito Federal [...] Inicialmente disponía de una red de 97 kilómetros de vías con 175 vagones, pero absorbió dos de tres empresas de transporte existentes: la Empresa de Tranvías con Correspondencia [...] y la Compañía de Ferrocarriles del Valle (2011, pp. 46-47).

Lo que Leidenberger describe como “combinación” es conceptualizado por Álvarez de la Borda y Lazarín como “unión” entre las mencionadas *Ferrocarril de Tacubaya* y *Ferrocarril de Tlalpan y Chalco* en la Compañía de Ferrocarriles del Distrito Federal, donde esta última “logró comprar las concesiones [de las empresas] y fusionarlas a las suyas en un contrato con el gobierno federal” (Álvarez de la Borda y Lazarín, 2000, p. 36). Se puede constatar a partir de las adquisiciones o fusiones empresariales la tendencia de una empresa predominante a adquirir mayor participación en el mercado del transporte urbano hasta controlar la práctica totalidad en una ciudad o región, mediante un proceso hacia el monopolio.

En Guadalajara, por otra parte, frente a la ya mencionada Compañía Anónima del Ferrocarril de Guadalajara a San Pedro se fundó como competencia la Compañía del Ferrocarril Urbano de Mexicaltzingo al Santuario². Según Alvizo (2020, p. 39) la Nueva Sociedad Anónima del Ferrocarril de Guadalajara a San Pedro adoptó en 1899 la nueva razón social Tranvías de Guadalajara, S. A. aunque permanecieron los mismos accionistas de la anterior. Esta empresa logró adquirir una posición preponderante frente a su competencia Tranvías de Mexicaltzingo.

Según Alvizo, Tranvías de Guadalajara se propuso “ampliar las líneas, establecer nuevos circuitos y ramales, pero su principal proyecto fue sustituir la fuerza animal con energía eléctrica” (Alvizo, 2020, p. 39). Además de estas dos principales empresas de tranvías, la Compañía Industrial de Guadalajara tendió líneas para facilitar el movimiento de trabajadores y carga entre la estación del Ferrocarril Central Mexicano, a unas cuadas de la plaza central, y sus establecimientos industriales³ en las inmediaciones del vecino poblado de Atemajac, al norte de Guadalajara. Todos estos objetivos de la empresa Tranvías de Guadalajara deben

² Mientras que la primera línea del tranvía de Guadalajara a San Pedro unía el centro de la ciudad con la vecina población de Tlaquepaque al sureste, el “ferrocarril” de Mexicaltzingo al Santuario se extendía desde el límite sur hasta el norte de Guadalajara, donde se localizaban el Santuario a la Virgen de Guadalupe, el Hospital de Belén (hoy Civil) y el antiguo cementerio.

³ Las fábricas textiles de La Prosperidad Jalisciense (popularmente conocida como Fábrica de Atemajac) y la Experiencia, y la papelera en El Batán, todas a la orilla del río Atemajac.

entenderse como un programa común de expansión cualitativa y territorial de los servicios que ofrecía, y no como acciones aisladas, es decir, la electrificación conllevaba la ampliación de rutas y la creación de nuevas líneas, para volverse más rentable.

Figura 2. Tranvías de tracción animal frente a Catedral y Plaza de Armas

[Guadalajara], ca. 1890



Fuente: Fondo Marcos Rocha, Fototeca Nacional, consultado en [Tranvías de tracción animal frente a Catedral y Plaza de Armas | Mediateca INAH](#)

Cabe preguntarse qué ventajas traerían para la operación técnica y la rentabilidad de las empresas de tranvías la absorción de empresas competidoras en una sola y el cambio de la tracción por animales a la eléctrica. Si bien la estructura de las empresas y la relación entre empresa y mercado se describirán más adelante, se puede anticipar que la principal ventaja de conformar una sola empresa serían la obtención de beneficios derivados de la estructura

monopólica de la oferta de transporte urbano y las economías de escala que incrementarían la ganancia obtenida de la operación de las líneas existentes, ahora por una sola entidad empresarial. Sin necesidad de competir con otras empresas por cuota de mercado, la nueva empresa monopólica podría enfocarse en las líneas más rentables e incluso planear nuevas vías y servicios con criterios racionales de eficiencia.

La transición de la tracción animal, que se podría considerar premoderna, a la energía eléctrica, estaba motivada por diversos criterios, desde una mayor rentabilidad para la empresa, por ser capaz el tranvía eléctrico de desplazar cargas más grandes a mayores velocidades, con lo cual se reducían los tiempos de traslado al tiempo que aumentaban los pasajeros potenciales (un incremento en la productividad neta de las líneas) hasta la mejor apariencia de los mismos vehículos y sus entornos⁴. En el contexto de avances tecnológicos de finales del siglo XIX, la energía eléctrica se perfilaba como una tecnología promisorio y novedosa que mejoraría el nivel de vida de la población y podría ser aplicada para la producción industrial y el transporte público urbano, mientras la tracción animal constituía un vestigio de tiempos pasados.

Como ya se ha explicado, en la Ciudad de México las pequeñas empresas que habían tendido las líneas iniciales se fueron concentrando en una sola entidad con anterioridad a la electrificación del sistema, mientras en Guadalajara la electrificación y concentración empresarial sucedieron el mismo año. Como la instalación de las primeras empresas de energía eléctrica en las ciudades hizo posible la electrificación de las líneas de tranvías, y las empresas de electricidad y las de tranvías se fusionaron o al menos integraron sus operaciones en el cambio de siglo, se discutirá a continuación el proceso por el cual se constituyeron Tranvías de Guadalajara y Ferrocarriles del Distrito Federal (y sus sucesoras, la Compañía Hidroeléctrica

⁴ Los animales que jalaban los tranvías “a sangre” producían grandes cantidades de excremento que debían ser recolectados y desechados por la empresa, además de tener el mal olor de un animal que trabajaba varias horas continuas.

e Irrigadora del Chapala y México Tramways) y cómo se integraron operativa u organizacionalmente a las empresas de electricidad.

Las primeras plantas generadoras de electricidad se establecieron en México en diversas plantas industriales, para sustituir el “alumbrado” en el interior de los lugares de trabajo, y en la capital de la república, para dar el servicio de iluminación nocturna en las principales plazas y vialidades. En 1894, un decreto reservó al presidente de la república la facultad de otorgar concesiones para irrigación y generación de electricidad (Valerio, 2006, p. 234) y se asignó a la Secretaría de Fomento y Colonización la supervisión de “concesiones, franquicias y permisos para la generación de energía eléctrica”. Los gobiernos de esa época, el federal y los estatales, daban facilidades fiscales, como la exención de impuestos durante cinco años, según García Lázaro, (2005, p. 10) y reducción o exención de los impuestos a suministros importados por las empresas que adoptasen en el país la novedosa tecnología de generación eléctrica, lo cual habla de una política favorable a la introducción de nuevas tecnologías del transporte (ferrocarriles y tranvías), de la electricidad y la irrigación. Acorde con la ideología liberal y positivista de la época, las inversiones en infraestructura constituían un medio para lograr no únicamente el progreso material sino aún el mejoramiento moral y social de la nación.

La construcción de presas hidroeléctricas en ríos aledaños a las ciudades mexicanas ofrecía la posibilidad de suministrar de agua a las zonas urbanas, así como a las áreas cultivadas en los alrededores (el espacio económico contiguo que les suministraba de alimentos y otros productos de origen natural) y de proporcionar a industrias, áreas habitacionales y comercios la electricidad para iluminación y fuerza motriz. Las grandes inversiones iniciales se compensarían con las ganancias posteriores, y, como veremos más adelante, no en pocos casos los empresarios buscaron integrar a la provisión de electricidad el servicio de transporte urbano impulsado precisamente por esa forma de energía.

Si bien las primeras empresas que instalaron las plantas de generación de electricidad en el país eran relativamente pequeñas, también se observó un proceso de integración y fusión empresarial. Consolidar compañías más pequeñas en una organización mayor comportaba desafíos como ventajas, pero se debe hacer constar que estas compañías buscaron controlar tanto las fuentes de insumos como la oferta de servicios que se podían crear a partir de ellos, y el gobierno permitió este proceso de concentración, de claras tendencias monopólicas. Resulta curioso que se favoreciera o al menos no se obstaculizara la concentración de la oferta de electricidad (lo mismo que el servicio de transporte urbano) en una sola empresa cuando la literatura liberal clásica sostenía la necesidad de la competencia como característica del mercado ideal, por lo que podría suponerse que se considerara a los servicios públicos como una excepción a la regla. De cualquier forma, la concentración de un servicio por una empresa podría considerarse un factor coadyuvante hacia su oferta por medio del Estado, por lo que se examinará en detalle en el capítulo sobre el gobierno como empresario.

En el valle de México, el empresario estadounidense Frederick Stark Pearson fundó con otros inversionistas extranjeros la compañía Mexico Light and Power (en adelante MLP) en 1902, la cual adquirió la mayoría de las plantas termoeléctricas de la región (Leidenberger, 2011, p. 48). En Guadalajara, la Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala, S. A. (en adelante CHIC) fue formada en 1907, y “concentró todas las concesiones que habían tenido las empresas anteriores y tuvo la exclusividad de los contratos respectivos con el gobierno de Jalisco” (Valerio, 2006, p. 238). En ambos casos, además de las plantas termoeléctricas, que funcionaban con combustibles fósiles (como carbón) que impulsaban máquinas de vapor, se planearon plantas hidroeléctricas, que convertían la energía del agua que fluía en los ríos para generar electricidad.

La generación, almacenamiento, transmisión y aprovechamiento de la energía eléctrica surgieron sobre la base de décadas de estudio y experimentación, de sucesivos avances y

mejoras en los aparatos y mecanismos. Una planta termoeléctrica funciona esencialmente como una máquina de vapor clásica, se calienta agua para generar vapor, el cual al expandirse por el aumento en temperatura puede mover unas turbinas que, por medio de un generador o dínamo, pueden convertir el trabajo mecánico en corriente eléctrica (Valencia, 2001, p. 156). Si en una planta termoeléctrica es el vapor expandido el que genera el movimiento, en una planta hidroeléctrica es la fuerza del agua la que mueve las turbinas, en esencia ambas convierten trabajo mecánico en energía eléctrica. Además del carbón, otros combustibles pueden usarse para generar electricidad, como gas natural, materiales radiactivos (centrales nucleares), y hasta desechos.

La transmisión de electricidad, por su parte, se puede hacer con relativa facilidad, pues se pierde relativamente poca intensidad si se emplean los materiales adecuados en el cableado que transmite la corriente. Para ello, se emplea la corriente alterna, y dado que entre mayor sea el voltaje se reducen las pérdidas por resistencia del material conductor, éste se incrementa por medio de transformadores (Valencia, 2001, p. 158). En el caso de Ciudad de México y Guadalajara, las plantas hidroeléctricas se situaban fuera de las ciudades y se debía llevar la corriente desde su lugar de generación hasta los consumidores, a lo largo de varios kilómetros; la Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala poseía plantas en Puente Grande, El Salto y en Las Juntas, en los alrededores de Guadalajara (Mapa 1), mientras la Mexico Light and Power proyectó una represa en Necaxa, situada en el estado de Puebla, con la cual se esperaba abastecer de electricidad a la región del Valle de México.

Figura 3. Líneas de transmisión de la Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala en “Plano de la parte del Estado de Jalisco por donde atraviesan las líneas de transmisión de la Cía. Hidroeléctrica e Irrigadora de Chapala, S. A.”.



Fuente: Mapoteca Digital Orozco y Berra. El mapa indica las líneas que conducían la electricidad desde las plantas hidroeléctricas junto al río Santiago hasta las ciudades de la región central de Jalisco, lo cual denota la incipiente estructura en red de los sistemas eléctricos de la época.

Las principales aplicaciones de la electricidad a finales del siglo XIX eran la iluminación de plazas y calles, su aprovechamiento en la industria y la propulsión de los vehículos del transporte urbano, pues su uso doméstico fue limitado en las etapas tempranas de su difusión. Como muchas invenciones, el “alumbrado” a base de electricidad se desarrolló con base en constante experimentación y mejoras, que se acumularon gradualmente, de las lámparas de arco hasta los circuitos en paralelo desarrollados por Edison, cuyas lámparas eran

más durables y susceptibles de fabricarse en grandes cantidades (Valencia, 2001, p. 158). Hasta entonces, las ciudades se habían iluminado con petróleo o gas, pero la iluminación eléctrica se extendió por la mayoría de los países, llegando a México hacia la década de 1880, y cómo se mencionó, siendo favorecida su adopción por los gobiernos.

Según García Lázaro (2015), la primera utilización de energía eléctrica en el país fue en fábricas del estado de Guanajuato, donde se usaron para iluminar las instalaciones fabriles más que para máquinas o mecanismos, hacia 1880. Posteriormente, la empresa Compañía de Gas Hidrógeno Carbonado, iluminó los alrededores de la Plaza de la Constitución y las calles comerciales del centro de la Ciudad de México, tras cambiar su razón social a Compañía Mexicana de Gas y Luz Eléctrica, esta empresa proporcionó electricidad para iluminar los edificios gubernamentales del gobierno federal y del ayuntamiento de la Ciudad de México, y más tarde a algunos comercios importantes o a hogares de mayores recursos (García Lázaro, 2015, p. 5). En 1896, la Ciudad de México terminó su contrato con la CMGLE, y dio la concesión del alumbrado y energía eléctrica a la compañía alemana Siemens y Halske.

La empresa Siemens y Halske incrementó la cobertura de energía eléctrica en la Ciudad de México, llegando a reemplazar la iluminación por medio de lámparas de gas y aceite hacia 1899 (García Lázaro, 2015, p. 8). Para ello, constituyó la Compañía Mexicana de Electricidad (CME) la cual, pese a su nombre, se estableció con capitales y directivos alemanes. Siemens vendió la CME a la empresa Mexico Light and Power (MLP), aunque permaneció en el negocio de la electricidad, vendiendo centrales eléctricas a empresas de diversas partes de México y en otros países de Latinoamérica.

La empresa MLP había sido creada por la Société Internationale d'Énergie Hydroélectrique (en adelante Sidro), compañía canadiense que buscó hacerse con la concesión para construir una presa en Necaxa, lo que logró en 1903. Tras absorber a la CME, Mexlight adquirió también la CMGLE, con lo que logró el práctico monopolio de la iluminación y

alimentación eléctrica en la Ciudad de México (García Lázaro, 2005, p. 12). A partir de ese momento, su trayectoria se entrelaza con la empresa de tranvías, por lo que se describe más adelante.

En Guadalajara, fue la Compañía de Luz Eléctrica de Guadalajara, S. A. la responsable de introducir la iluminación eléctrica a la ciudad, como en la Ciudad de México, ésta se implementó en las plazas públicas y edificios gubernamentales, así como en las vialidades principales a partir de 1893 (Valerio, 2006, p. 240). Dicha compañía fue adquirida en 1903 por la empresa Tranvías de Guadalajara, formando una nueva compañía conocida como La Electra, que a su vez adquirió a su competidora Tranvías de Mexicaltzingo, e inició los preparativos para introducir los tranvías eléctricos a Guadalajara a partir de 1905. De esta manera, fue la empresa de tranvías la que buscó adquirir a la compañía de electricidad, para operar de forma conjunta la generación y distribución de energía eléctrica y el transporte público urbano, dos servicios que se complementarían pues al implantar los tranvías eléctricos en toda su red se garantizaría el empleo de un producto de las plantas hidroeléctricas como insumo, y la experiencia en el campo de la ingeniería eléctrica sería muy ventajoso para aprovechar la tecnología novedosa de la tracción eléctrica en los transportes.

Respecto a la utilización de la electricidad para el transporte, fue en 1879 cuando precisamente los empresarios Siemens y Halske “mostraron un ferrocarril de vía estrecha para el transporte de pasajeros, en la exposición de Berlín. Se tendieron 300 metros de rieles en un trazado oval y la corriente se tomó de uno de los rieles de marcha y de un tercero” (Valencia, 2002, p. 159). La continua innovación en motores eléctricos significó que pronto se pudieron fabricar vehículos que funcionaban con base en electricidad, desarrollo concomitante a los adelantos en motores de combustión interna a base de combustibles fósiles.

Según Valerio (2006, p. 246) fueron tres compañías de tranvías las interesadas en aplicar la electrificación: Tranvías de Guadalajara, Tranvías de Mexicaltzingo y la Compañía

Industrial de Guadalajara, las cuales intentaron hacerse con empresas de generación eléctrica a fines de implementar dicha fuente de energía a sus redes de transporte. En 1903, como ya se explicó, Tranvías de Guadalajara adquirió la Compañía de Luz Eléctrica de Guadalajara y formó una nueva empresa, popularmente conocida como La Electra pero cuya razón social era Compañía de Tranvías, Luz y Fuerza de Guadalajara. En 1909, empresarios mexicanos y extranjeros, constituyeron la Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala, que absorbió los bienes y concesiones de la mencionada empresa para proveer de electricidad al gobierno de Jalisco.

En el valle de México, el proceso fue un poco distinto. En 1896, la Compañía Limitada de Ferrocarriles del Distrito Federal se reorganizó bajo el nombre Compañía de Ferrocarriles del Distrito Federal, quienes arrendaron los tranvías a México Electric Tramways, entidad que a su vez subarrendó el sistema a la empresa Mexico Tramways Company (en adelante MT) fundada por Frederick Pearson (Álvarez de la Borda y Lazarín, p. 37). Pearson, quien tenía una posición directiva en la Mexico Light and Power (MLP) concebía la oportunidad de complementar el negocio de las plantas hidroeléctricas con líneas de tranvías como ya había hecho en Canadá y Brasil (Leidenberger, 2011, p. 49). Si bien, como en el caso de Guadalajara, la MET compró la mayoría de las acciones de la MLP, éstas continuaron siendo empresas separadas, según Leidenberger, aunque tenían en común sus consejos directivos, administradores y sus oficinas en Toronto y Ciudad de México. Según Leidenberger, existió cierta resistencia al interior de la MLP por la adquisición de los tranvías eléctricos, por lo que Pearson concibió entonces crear la nueva empresa que operaría de forma separada, aunque acorde con los desarrollos posteriores, su funcionamiento más bien fue paralelo y estrechamente interconectado, por la naturaleza de ambos servicios y la propiedad de ambas empresas por capitalistas canadienses y británicos.

La electrificación de los tranvías de Ciudad de México inició en 1900, de una manera gradual, según Leidenberger (2011, p. 33), durante algunos años en ciertas líneas se combinaban los tramos electrificados con los de tracción animal, pero ya para 1917 se había logrado la transición tecnológica en el 95% de la red. En Guadalajara, fue el año de 1907 cuando se inauguraron los primeros tranvías eléctricos, y tras la constitución de la Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala se logró electrificar la mayoría de las líneas en la década de 1910 (Alvizo, 2020, p. 47).

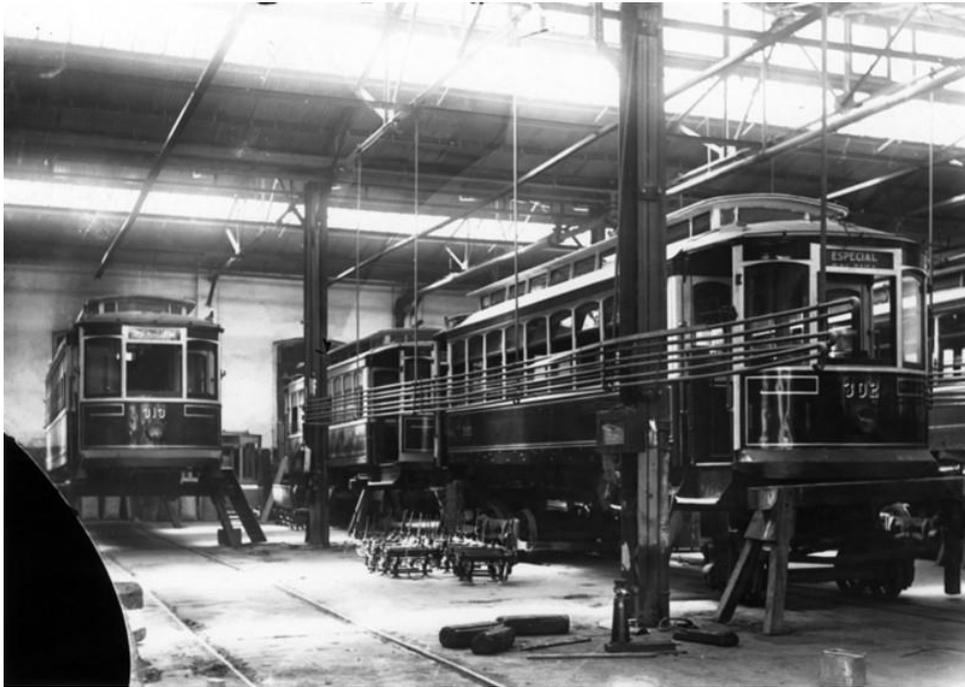
El proceso de electrificación demandó inversiones considerables en infraestructura, desde el tendido de los cables aéreos sostenidos por postes, los cuales alimentaban de electricidad a los tranvías, la adaptación de las vías para los nuevos vehículos más grandes y pesados, que requerían radios de curva más amplios y un pavimento especial que soportara el peso de los tranvías cargados, los talleres y depósitos con las instalaciones eléctricas como subestaciones, generadores, etc. que requería el servicio y finalmente pero no menos importantes, los vehículos. Según Valerio, los primeros tranvías de Guadalajara se trajeron junto con cables y vías desde Saint Louis, Missouri, para su armado *in situ* (2006, p. 257). En la Ciudad de México, los primeros tranvías eléctricos, cables y vías se trajeron principalmente de los Estados Unidos, pero, de acuerdo con Leidenberger, ya desde 1909 inició un proceso que se podría describir como antecedente de la sustitución de importaciones que se extendería por México y América Latina a mediados de siglo, cuando

Los talleres de la Indianilla y otras empresas adjuntas produjeron los postes y los cables eléctricos. Allí se experimentó también con la creosota: el proceso de tratamiento de conservación de la madera de los durmientes. La MT fundió parte del acero requerido para las vías y produjo, mediante un proceso electroquímico, el carburo de calcio que era requerido por los faroles de los carros. Finalmente, se

manufacturó una buena parte del material rodante en los talleres de la Indianilla [...] incluyendo diez carros de motor (Leidenberger, 2011, p. 51).

No existe constancia de algún proceso análogo de fabricación local de vehículos o infraestructura en Guadalajara, pero es dable suponer que se pudo buscar adquirir en el país algún insumo o elaborar localmente algún componente de los tranvías. Menciona Kuntz (1995) que en la construcción del Ferrocarril Central Mexicano se importaron algunos materiales que no se fabricaban en el país, como rieles de acero, mientras que se buscó obtener otros localmente, como los durmientes (los travesaños de madera a los que se sujetan perpendicularmente los rieles) o el balasto (la grava o piedra molida que soporta el peso de rieles y durmientes y distribuye las vibraciones al paso de los trenes), los primeros por medio de la adquisición de bosques y el segundo de la misma roca que se debía triturar previo al tendido de las vías. De esta forma, las empresas extranjeras que construyeron estas vías de comunicación intentaban reducir costos de importación, que debieron ser especialmente altos al inicio de la constitución de sus líneas.

Figura 4. Taller de reparación de tranvías en Indianilla, ca. 1910



Fuente: Fototeca Nacional, consultado en [Taller de reparación de \(tranvías en\) Indianilla | Mediateca INAH](#).

En los talleres de la México Tramways se llegó a reconstruir vehículos con partes locales, a fin de mantenerlos circulando pese a la imposibilidad de adquirir partes importadas. Algunos de estos tranvías circularon por varias décadas, incluso tras la estatización.

1.1.2 El impacto de la Revolución Mexicana en las empresas privadas de tranvías

Hacia 1910, las empresas de tranvías de Guadalajara y Ciudad de México estaban bien establecidas como proveedoras de transportación colectiva, la mayoría de las líneas se habían electrificado o estaban en proceso de hacerlo, y si bien las inversiones para actualizar la infraestructura e incrementar el número de vehículos fueron considerables, no había motivos para dudar que el negocio tranviario daría ganancias a sus accionistas. Pero el contexto en que se habían desarrollado se alteró de diversas maneras durante las décadas siguientes, con el inicio de la Revolución Mexicana, en noviembre de 1910.

Como otros procesos históricos de variadas características denominadas “revoluciones”, la Revolución Mexicana no constituyó un evento unívoco, de límites

temporales o espaciales definidos, sino que diversos procesos y acontecimientos sucesivos o concomitantes son englobados dentro de dicha categoría en la memoria colectiva o en la historiografía. El impacto de los conflictos armados y el desorden político y económico en las instituciones, las empresas y la población fue desigual, según la región o período de que se trate, pero en general se puede decir que la mayoría de los ámbitos de la sociedad mexicana sufrieron cambios importantes y aún transformaciones dramáticas. Las empresas de tranvías, como organizaciones económicas cuyo funcionamiento dependía de su relación con los usuarios, trabajadores y autoridades, lo mismo que de la provisión de electricidad y otros insumos y capital, afrontaron situaciones cambiantes y complicadas para su operación.

Las ciudades principales fueron lugares estratégicos durante la Revolución, debido a su posición central en las redes de caminos y vías férreas y a la concentración de capitales y riquezas susceptibles de ser requisadas o gravadas. Como capital de la nación, la Ciudad de México fue el botín máspreciado para los bandos en disputa, y el control de dicha ciudad significó usualmente la preminencia en el escenario político. Por su parte, Guadalajara también tenía importancia como centro económico de la región occidental del país, y como nodo de comunicación de la región central hacia el Pacífico, vía Manzanillo, o hacia el noroeste, a través de Nayarit y Sinaloa.

Tras algunos meses de lucha, que desembocaron en la renuncia de Porfirio Díaz y su exilio en 1911, se estableció un gobierno interino, el cual celebró elecciones en las cuales triunfó el líder de la Revolución, Francisco I. Madero. La transición entre el gobierno interino y la administración de Madero fue relativamente pacífica, pero las dificultades se sucedieron para este último, conforme varias rebeliones en su contra estallaron en el interior de la República y en la misma Ciudad de México. Tras varios días de lucha en las calles de la capital que causaron numerosas bajas militares y civiles, una conspiración militar arrestó y depuso al presidente Madero, quien fue asesinado en febrero de 1913.

El general Victoriano Huerta se hizo con el poder, y si bien la mayoría de los gobernadores estatales y legisladores aceptaron su asunción (incluyendo al gobernador de Jalisco), muchos otros actores sociales se negaron a aceptarlo y combatieron al gobierno federal, que percibían como espurio y dictatorial. El crecimiento del movimiento contra Huerta, denominado Constitucionalismo, llevó al presidente a renunciar y escapar del país. Las tropas constitucionalistas entraron a la capital del país, pero tras la victoria se agudizaron los desacuerdos entre los principales caudillos, Venustiano Carranza y Francisco Villa, éste último en teoría subordinado al “Primer Jefe” Carranza, pero que actuaba con considerable independencia.

Tras algunos intentos de conciliar entre las facciones, estalló la llamada “lucha de facciones”, entre los constitucionalistas, fieles a Carranza, y los convencionistas, que en su mayoría eran seguidores de Villa y el caudillo sureño Emiliano Zapata. Los constitucionalistas desalojaron la Ciudad de México, que fue ocupada por las tropas convencionistas. El general carrancista y gobernador de Jalisco Manuel M. Diéguez abandonó Guadalajara, que fue ocupada por Villa a finales de 1914 (Aldana, 1987, p. 241), volvió Diéguez a ocuparla por algún tiempo sólo para que los villistas la retomaran a un alto costo en vidas. En 1915 los constitucionalistas lograron derrotar a los convencionistas, y tanto la Ciudad de México como Guadalajara volvieron a manos de aquéllos.

El período de administración de la Ciudad de México por los constitucionalistas es particularmente relevante para este estudio pues en 1914 se incautaron los bienes de la empresa Mexico Tramways (MT) y se procedió a su administración por el Estado. Este proceso seguía el precedente inmediato de la estatización emergente de los Ferrocarriles Nacionales, realizada en el apogeo de la lucha de facciones revolucionarias. Según Ramos, la justificación para estatizar los tranvías en ese momento fue por “las dificultades que los gerentes ponían a menudo al gobierno y perjudicaban grandemente a los movimientos militares” (Ramos, 2010,

p. 7), pero como anteriormente había diferencias entre la empresa y los trabajadores que habían originado ya varias huelgas, se podría considerar que a las consideraciones militares se debían sumar los conflictos laborales.

La empresa recuperó el control de los tranvías hasta 1919, no sin quejarse del mal estado del material rodante, la infraestructura viaria y eléctrica y los talleres. Se podría suponer que tal deterioro de tranvías, rieles y cableado serían producto del descuido por parte de la administración constitucionalista, ya que de haber encontrado esta última el material rodante en mal estado se habría contestado a la acusación de la empresa, pero no existe constancia de un reclamo en esa dirección. Consideramos que una comparación entre las administraciones gubernamentales emergentes de los Ferrocarriles Nacionales y de Mexico Tramways podría aclarar si existieron similitudes en el cuidado (o falta de éste) dado a los bienes incautados.

Tras las fases de la Revolución maderista, la dictadura de Huerta, la lucha contra el régimen golpista y la lucha de facciones, comenzó la reconstrucción material, política y social. ¿Cuáles efectos de los combates y cambios políticos repercutieron de manera negativa sobre las empresas de tranvías, y cómo se podría saber? ¿Se puede considerar que las afectaciones a las empresas, fueran materiales, financieras o en sus relaciones laborales, fueron graves o influyeron en su desempeño posterior? ¿Fueron la Revolución y la administración estatal de los tranvías (en la Ciudad de México al menos) causantes del deterioro y decadencia de los tranvías?

Para evaluar el impacto sobre la red física se debe recurrir a la comparación con otro medio de transporte, el “hermano mayor” de los tranvías, es decir, los ferrocarriles interurbanos. El papel de los ferrocarriles en la Revolución ha sido resaltado en la historiografía como en la iconografía, en la cual algunas imágenes icónicas del conflicto armado incluyen los vagones, locomotoras y vías del ferrocarril. Como medio de transporte de bienes y personas,

los ferrocarriles eran bienes estratégicos que se debían controlar y proteger al mismo tiempo que sabotear o destruir, si estaban en posesión del enemigo. Según Kuntz (2015, 83)

A partir de 1913, el uso militar de los ferrocarriles y la destrucción de infraestructura y equipo provocaron pérdidas pecuniarias y militares de consideración. A ello se añadió, desde 1914, la incautación de una parte del sistema por una de las facciones en pugna, lo que le infligió daños estructurales y de organización que los gobiernos posrevolucionarios no fueron capaces de reparar

El enfoque en la utilidad militar de los ferrocarriles estatizados durante la Revolución significó la disminución del tráfico de materias primas, alimentos, bienes terminados y la transportación de pasajeros, con las afectaciones a la vida cotidiana de las poblaciones y a la actividad económica. Según cifras del gobierno estadounidense, citadas por Jáuregui (2004, p. 111), de 18,000 kilómetros totales de la red ferroviaria nacional en 1914, tres años después se encontraban en condiciones operativas tan sólo 923 kilómetros, es decir el 5%. Una buena porción de las vías, el material rodante, las locomotoras, arzones, equipo de mantenimiento y señalización se encontraba en malas condiciones, fuera por daño deliberado, sabotaje, falta de mantenimiento o uso excesivo.

En cuanto a los sistemas tranviarios de Ciudad de México y Guadalajara, la información existente sobre la extensión y condición de la red viaria, equipo rodante e infraestructura es fragmentaria, por lo que se deben realizar inferencias a partir de los datos con que se cuenta.

La red tranviaria de la Ciudad de México creció de 292 a 345 kilómetros entre 1910 y 1921, un incremento del 18% en tiempos de guerra civil y cambios políticos, que, sin embargo, debe ser matizado pues, según Leidenberger (2011, p.103), la práctica totalidad de este aumento fue en vías de escape para el servicio de carga y no en nuevas líneas de transporte de

pasajeros. Según este mismo autor, durante el período de administración por el gobierno constitucionalista no hubo inversiones significativas en la red tranviaria. Al serles devueltos los vehículos e instalaciones, la México Tramways acusó a la administración estatal de negligencia en el mantenimiento de la red, que supuestamente se hallaba en muy mal estado de conservación, como se ha visto anteriormente.

Según otra interpretación, los años iniciales de la Revolución no fueron tan perjudiciales para los tranvías de la Ciudad de México. Ramos llegó a esa conclusión al observar las ganancias de la México Tramways, que no se redujeron, sino que se incrementaron conforme al número de pasajeros, el cual aumentó a lo largo de todo el período revolucionario. Ante las acusaciones de mal estado de los vehículos hechas por la empresa al recuperar el control de sus bienes, Ramos cuestiona su veracidad, pues “con base en los ingresos de la compañía podemos afirmar que su afirmación [sic] es cuestionable por el hecho de que sus ingresos continuaron aumentando” (Ramos, 2010, p. 11). El índice de ganancia de la empresa se redujo, sin embargo, aunque Ramos lo atribuye a la variación en las condiciones contractuales de los trabajadores, resultado de la nueva legislación laboral emanada de la recientemente promulgada Constitución Política⁵.

Cuadro 1. Ingresos y egresos de la Compañía de Tranvías de México (1918-1921)
(pesos).

Año	Ingresos	Egresos	Utilidad	% de ganancia
1918	7,584,807	5,387,673	2,197,134	29.0

⁵ Aunque el artículo 123 de la Constitución no fue codificado hasta la promulgación de la Ley Federal de Trabajo de 1931, existieron decretos y leyes locales en la materia en diversos estados de la república, incluso desde el período de “lucha de facciones” (1913-1917)

1919	5,823,023	4,879,431	943,592	16.
			2	
1920	11,006,130	9,319,024	1,689,106	15.
			3	
1921	13,075,291	10,739,854	2,335,437	17.
			9	

Fuente: Ramos, 2010, p. 11

Mientras que Ramos considera como evidencia de la adecuada administración constitucionalista de los tranvías el relativo buen desempeño de las utilidades de la empresa en los años siguientes, y minimiza la reducción del porcentaje de ganancia de la empresa, es de suponerse que no se debería tomar a la ligera este último dato, pues mientras que los egresos se duplicaron entre 1918 y 1921, los ingresos no se incrementaron al mismo ritmo, por lo que, si bien la utilidad en el año final del período fue mayor al año inicial, el crecimiento de los gastos se podría deber a un factor de mayores costos en los insumos o, crucialmente, en los salarios a los empleados. En otro cuadro, Ramos señalaba que de 1914 a 1920, el número de empleados se había incrementado de 504 a 1209, cuando, acorde con Leidenberger, se mantuvieron prácticamente sin cambios significativos la longitud de las vías ni el número de vehículos. Este aumento de los trabajadores, sin una expansión en las líneas o tranvías, debió ser un factor importante en el aumento de los gastos operativos de la empresa, y aun admitiendo que las remuneraciones salariales o la longitud de la jornada laboral representaran una mayor extracción de valor del trabajo antes de la estatización constitucionalista, no podría tomarse como un hecho trivial para el desempeño de la empresa.

En cuanto al caso de Guadalajara, se debe recurrir a la información generada por la Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala, propietaria de los tranvías o a los datos

recabados por los gobiernos de Guadalajara y Jalisco. Según Valerio (2006, p. 272), en su estudio sobre la mencionada compañía, el número de vehículos se incrementó de 60 que había en 1912 a 96 (54 motores y 42 de remolque) en 1917. Sin embargo, la longitud de la red, acorde con la información estadística recabada por el ayuntamiento de Guadalajara, permaneció idéntica entre 1910 y 1922, lo que contrasta decididamente con su trayectoria previa, en la que (como el caso de Ciudad de México) se había expandido en kilometraje, así como en vehículos.

Aun concediendo la razón al argumento de Ramos sobre la escasa afectación de la México Tramways tras la administración estatal y suponer, basado en las estadísticas de Guadalajara, que hubo adquisición de vehículos aún si la red no se extendiera, la trayectoria posterior de las empresas no igualó en crecimiento y desempeño a la primera década del siglo XX. En el período revolucionario, además de la estatización de la México Tramways, ocurrieron tres procesos que tuvieron consecuencias duraderas en el desempeño de las empresas.

El primero de los procesos decisivos durante la Revolución, que en la historiografía suele ser considerado uno de los factores coadyuvantes a la decadencia y estatización de los tranvías, es la organización de trabajadores en mutualidades y sindicatos, cuyas demandas principales eran reducir la jornada laboral y mejorar las retribuciones salariales y prestaciones de los trabajadores afiliados. Algunos de estos sindicatos tendieron a afiliarse con otras organizaciones de corte anarquista o comunista, y protagonizaron constantes huelgas y paros durante las décadas posteriores a la Revolución Mexicana. Las causas, manifestaciones y efectos de la organización laboral de los trabajadores tranviarios se estudiarán en el segundo capítulo de este trabajo, y su efecto sobre las finanzas de las empresas en el último apartado de este capítulo. Los problemas y disputas entre empresas y organizaciones de trabajadores se deben contextualizar en el entorno político, económico y social del México posrevolucionario e incluso en el clima de extremismo ideológico de la primera mitad del siglo XX, en que el

sindicalismo anarco-comunista y marxista tendió a enfrentarse a las empresas (generalmente transnacionales) en su búsqueda de mejores remuneraciones para sus afiliados y mayor prominencia política de las organizaciones de trabajadores en el panorama político, lo mismo en sistemas democráticos que en regímenes de tendencias autoritarias como el mexicano.

Vinculada al proceso de movilización obrera estaría la emergencia de los primeros autobuses de combustión interna dedicados al transporte de pasajeros, pues al menos en la Ciudad de México fue durante una huelga de los tranviarios en 1917 que improvisados transportistas en automóviles modificados se dedicaron a satisfacer la demanda de movilidad de la población. A partir de entonces, tanto en Ciudad de México como Guadalajara, los llamados “camioneros” se convirtieron en una alternativa de transporte público urbano que compitió con los tranvías, amparados en la política laboral de los gobiernos posrevolucionarios, pues se asumían como trabajadores independientes o pequeños empresarios que formaron sus propias organizaciones laborales y patronales, y se afiliaron crecientemente al partido revolucionario o a las federaciones y confederaciones vinculadas al gobierno. Se debe tomar en consideración, cuando resulte relevante para el desempeño de las empresas o la relación de éstas con el gobierno, el diferente trato dado a empresas monopolistas de capitales extranjeros frente a las asociaciones de pequeños empresarios locales afiliados al partido político predominante, no sólo por sus implicaciones ideológicas sino porque aclara el peso de la política y las relaciones públicas en la prestación de los servicios públicos. Al efecto de la competencia entre “camioneros” y tranvías se dedica el siguiente apartado de este capítulo.

Por último, la crisis económica agravada durante el período de lucha de facciones de la Revolución manifiesta en hiperinflación y escasez de moneda metálica, recortó las ganancias de las empresas de tranvías, pues al ser importadas una buena parte de las refacciones se volvió más oneroso el mantenimiento de los vehículos y la infraestructura, al igual que los salarios tanto de obreros y ayudantes como de técnicos y empleados administrativos. La impresión de

grandes cantidades de billetes por el gobierno constitucionalista llevó a la depreciación de su valor y, por ende, al crecimiento de los precios. La moneda metálica se volvió más valiosa que el devaluado papel moneda, que tendió a ser atesorado y al mismo tiempo fue preferido para transacciones de cualquier valor⁶. Según Valerio (2006, p. 264), el departamento de Luz y Fuerza de la Hidroeléctrica de Chapala exigía el pago de su servicio en “oro nacional” a sus usuarios residenciales e industriales, pues el papel moneda era rechazado como forma de pago por la mayoría de la población.

Ante la inflación, las empresas de tranvías solicitaron al gobierno el aumento en las tarifas del servicio. La justificación para el incremento en el caso de Guadalajara era la siguiente

En vista de la situación por la que atravesamos, y el cambio tan alto al que se consigue moneda extranjera con que tenemos que hacer la mayor parte de nuestros gastos, especialmente en lo que se refiere a la compra de materiales indispensables para la buena marcha de los servicios públicos que se nos tienen encomendados, nos vemos en el caso de aumentar el precio de pasaje en nuestros tranvías (Oficio de la Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala al subsecretario de Gobierno del Estado de Jalisco, citado en Valerio, 2006, p. 268).

El aumento de las tarifas de los servicios eléctricos como de los tranvías, solicitado por las empresas para afrontar sus gastos y obligaciones financieras, fue protestado por los usuarios, como habría de esperarse, pero también por los trabajadores organizados, quienes eran

⁶ En situaciones de grave crisis financiera la población general deja de confiar en el papel moneda, prefiriendo en su lugar una moneda metálica, cuyo valor se percibe como más estable, por lo que el “dinero bueno” es atesorado y el “malo” pierde su valor aceleradamente. Según Galbraith “como ocurría con los billetes de los Bancos, estos billetes del Gobierno eran aceptados y su poder adquisitivo se mantenía elevado mientras fueran plenamente convertibles en oro o plata” (Galbraith, 1983, p. 60).

asimismo usuarios del servicio. Al mismo tiempo, los trabajadores no dejaron de solicitar incrementos a sus salarios y prestaciones, lo cual sería rechazado por las empresas por considerar éstas que iría en demérito de sus márgenes de ganancia. Es necesario encontrar las pruebas que podrían respaldar los argumentos de ambas partes en respaldo de sus posiciones, es decir, tanto de la afectación a los usuarios por el incremento en las tarifas, como en el impacto a las finanzas de las empresas, poniendo especial énfasis en las posibilidades reales de éstas últimas, basadas en sus propias cifras como en estimados oficiales. La importancia del factor financiero en los conflictos entre trabajadores y empresas quedó manifiesta en la estatización de México Tramways ocurrida en 1945, como se discutirá más adelante.

En resumen, el efecto inmediato de la Revolución Mexicana fue negativo para las empresas de tranvías de Guadalajara y Ciudad de México, tanto por la crisis económica y el supuesto deterioro de las instalaciones y vehículos agravado durante la administración estatal, pero también por el surgimiento de nuevos actores como los “camioneros” y la creciente organización y activismo político de sus trabajadores. Las “reglas del juego” se alteraron decisivamente, y las empresas de tranvías tuvieron que adaptarse a ellas a fin de continuar sus actividades, aunque su éxito fue variable.

Si la década de mayor violencia y caos político durante la Revolución (1910-1920) afectó en múltiples ámbitos a las empresas de tranvías, el siguiente decenio también tuvo eventos importantes que repercutieron en la trayectoria de las compañías. Hasta 1910, la evolución empresarial y técnica de los tranvías en Guadalajara y Ciudad de México había sido bastante similar: una etapa inicial de compañías menores compitiendo, luego una gradual absorción por parte de una para constituir un monopolio, después el paso a la tracción eléctrica en el sistema y la integración con las compañías de energía eléctrica y una considerable expansión en la longitud de las líneas y en el número de vehículos, pero en la década de 1920 se dio una transformación importante en el funcionamiento, estructura y desempeño de las

empresas, relacionada tanto con el entorno político y económico local como con las tendencias tecnológicas y financieras en el nivel internacional.

Para empezar, la México Tramways, junto a su filial México Light and Power, pasó a ser propiedad en 1924 de un holding internacional de compañías eléctricas y de tranvías llamado Société Financière de Transports et d'Entreprises Industrielles, (en adelante Sofina). En Guadalajara, la Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala tuvo sucesivos conflictos con el sindicato de trabajadores y con los gobiernos estatal y municipal, pues bajo la administración del gobernador Zuno las organizaciones de trabajadores habían adoptado una postura radical, lo que pudo representar un incentivo a que dicha compañía optara en 1928 por ceder las concesiones del servicio a un tercero y dedicarse exclusivamente a la generación y provisión de energía eléctrica y aparatos e insumos relacionados con dicha forma de energía (Alvizo, 2020, p. 69). En mayo de 1928 la Compañía Occidental de Transportes declaraba haber adquirido “mediante escritura pública la negociación de tranvías que por muchos años regentó la Cía. Eléctrica Chapala S. A. y que en la actualidad la Cía. Occidental de Transportes S. A. ha asumido todos los derechos y obligaciones” adquiridos por la CHIC (“Remitido” en *El Informador*, 8 de mayo de 1928).

La Compañía Occidental de Transportes (en adelante referida como La Occidental) concentraba varias líneas de autobuses, por lo que era competidora de la CHIC cuando ésta operaba los tranvías, lo que recuerda los procesos de adquisición y fusión de empresas de tranvías casi tres décadas antes. En la misma comunicación en que anunciaban la adquisición de las concesiones tranviarias, describían casos en los Estados Unidos donde las empresas de tranvías ofrecían el servicio de transporte urbano por medio de autobuses, con lo cual respondían a los rumores de que retirarían las vías y reemplazarían los vehículos por

“ómnibus”⁷ sutilmente sugiriendo que el futuro del transporte no era el tranvía, y que “el asunto de [los] tranvías eléctricos no es un problema local sino mundial” (*El Informador*, 8 de mayo de 1928).

1.1.3 De la decadencia de los tranvías a la estatización del servicio

De tal manera que, fuese por motivos internos o una tendencia global, en las ciudades de México y Guadalajara se puede percibir una crisis de los tranvías eléctricos durante las décadas de 1930 y 1940. La MT sufrió un incremento en sus gastos de operación, pese al aumento de pasajeros transportados. Acorde con lo declarado en las estadísticas de la empresa, la longitud total de la red se redujo, al igual que el número total de vehículos¹⁰, pero las millas recorridas por cada carro no se incrementaron (Liehr y Leidenberger, 2007, p. 280), de lo que se podría deducir que la frecuencia de paso se redujo y los tranvías debieron circular cada vez más saturados, lo que pudo haber traído un doble efecto negativo: la calidad del servicio a los usuarios empeoró, y la carga de trabajo sobre los empleados y el material rodante debió ser mayor. Hacia 1940, la Ciudad de México alcanzaba ya una población de 1,683,000 y una extensión de 13.3 mil hectáreas, lo que necesariamente significaba una mayor demanda de transporte público urbano, y si bien en números absolutos los pasajeros de los tranvías se incrementaron, los viajes per cápita y la proporción transportada sobre el total se redujeron. A pesar de esa disminución relativa en su participación en el mercado del transporte urbano, los tranvías de pasajeros eran preferidos sobre todo por los sectores de las clases medias y burócratas, y los tranvías de carga seguían siendo utilizados por comerciantes e industriales (Leidenberger, 2011, p. 113).

⁷ No confundir con los ómnibus originales jalados por caballos, pues el término fue utilizado popularmente para designar a los autobuses de pasajeros, aunque funcionaran con motores de combustión interna, también conocidos como “camiones”.

En cuanto a Guadalajara, la Occidental atravesó por severos problemas financieros, laborales y legales que llevaron a su administración por el Estado y después a la entrega de la empresa a los trabajadores para administrarla bajo la forma de la “cooperativa obrera”. Ya desde el año de 1929 se había reducido el personal y se había anunciado una disminución en los salarios para los trabajadores que permanecieron en la empresa, y si bien al año siguiente la Occidental prometía mejorar su servicio y solucionar su situación financiera, este último factor actuó en demérito del primero. Se trató de abrir nuevas líneas, reparar vehículos inmovilizados por falta de mantenimiento para ponerlos en circulación y dar servicio extraordinario a eventos deportivos y sociales como las corridas de toros o las fiestas patronales en la vecina villa de San Pedro Tlaquepaque, pero en marzo de 1931 se anunció la liquidación de la empresa, por salarios no cubiertos, créditos impagos y deudas por insumos a diversas entidades, como el Sindicato de Tranviarios, el Gobierno de Jalisco y la Compañía Eléctrica del Chapala, y a particulares por diversos servicios no cubiertos (“El juez primero de Distrito resuelve en el juicio de quiebra de la Cía. Occidental de Transportes, S. A.” en *El Informador*, 24 de septiembre de 1935).

La liquidación empresarial es un proceso por el cual se desintegra una sociedad mercantil, cuando ésta ya no se encuentra en condiciones de operar, y que comprende diversas operaciones y arreglos en materia fiscal, legal y laboral, por lo que puede ser largo, complejo y costoso. Con la venta o subasta de sus bienes, la Occidental buscaba pagar adeudos a diversos acreedores, pero principalmente a sus empleados, a los que se debían sueldos y compensaciones (“Pide liquidación Judicial la Cía. De Transportes” en *El Informador*, 5 de marzo de 1931). Durante el proceso de resolución de créditos y contratos, se conformó un consejo administrativo formado por un representante de los acreedores, otro de los trabajadores y uno más de la empresa, y en sus comunicaciones oficiales la empresa se denominaba “Compañía Occidental de Transportes en liquidación”. Los problemas de la empresa se agravaron durante

el período de la liquidación, pues la CHIC exigió pagos atrasados de energía eléctrica y se desató un conflicto intergremial de los trabajadores tranviarios (“Hay nuevo gerente de los tranviarios” en *El Informador*, 26 de abril de 1932), del que se hablará en mayor detalle en el segundo capítulo.

En septiembre de 1935 se alcanzó un fallo definitivo en el proceso de liquidación, que ordenó el pago a los acreedores que pudieron demostrar la existencia de adeudos por parte de la empresa. Los trabajadores sindicalizados, inconformes por la falta de pago de sus salarios caídos, levantaron una queja ante la Junta General de Conciliación y Arbitraje, la cual nombró como “interventor” a Eliseo R. Morales, pero éste y otros funcionarios¹² fueron cesados por el síndico judicial Manuel López Portillo y Weber, quien procedió a nombrar nuevo personal administrativo, con la aprobación de la mayoría de los trabajadores. El grupo más radical de los tranviarios, simpatizante con la tendencia comunista en el movimiento sindical, se inconformó con este relevo en la dirección y evitó que se diera el servicio de transporte, para presionar a la empresa a revertir el reemplazo de la mesa directiva e insistir en el pago de sus salarios no satisfecho (“La ciudad está sin tranvías”, en *El Informador*, 30 de octubre de 1935). Se puede constatar que, además de sus previas dificultades financieras, la empresa afrontaba también los conflictos intersindicales de sus trabajadores lo cual contribuía a empeorar su funcionamiento.

En febrero de 1936 se extinguió finalmente la Compañía Occidental de Transportes, y se constituyó una cooperativa de trabajadores, de la que inicialmente fueron excluidos los trabajadores del ala radical (comunistas o “rojos”) aunque posteriormente se reintegró la mayoría. La cooperativa recibió “créditos cedidos por el Gobierno del Estado”, los bienes (vías, material rodante y edificios) de la empresa y los salarios no cubiertos que serían recaudados para formar parte del capital de la nueva empresa (“Los tranviarios lograron ayer histórico avenimiento”, en *El Informador*, 5 de febrero de 1936). Desde 1936, la compañía Cooperativa

de Tranviarios de Guadalajara dio el servicio de transporte urbano por tranvías, y aunque inicialmente se prometió mejorar las vías y vehículos y ofrecer un buen servicio a la población bajo el esquema de la empresa propiedad de los trabajadores, los problemas financieros y laborales no desaparecieron sino que, de la misma manera que en el período de La Occidental, hubo adeudos con la Compañía Eléctrica, salarios no cubiertos y acusaciones de corrupción a los directivos “obreros” de la empresa. Tras ocho años de funcionamiento cada vez más precario, se disolvió la empresa en 1944, desapareciendo los tranvías del mercado de transporte urbano mientras algunos de sus trabajadores se organizaron para seguir ofreciendo el servicio de movilidad colectiva, ahora con autobuses.

¿Por qué los tranvías eléctricos continuaron funcionando hasta la estatización de la México Tramways, para constituir, desde 1945, parte del patrimonio de la nueva empresa de transportes eléctricos del Estado, mientras en Guadalajara la empresa cooperativa fue incapaz de sostener redituablemente el servicio de tranvías y debió deshacerse de los vehículos ferroviarios y adquirir autobuses? ¿Qué eventos en la trayectoria de ambos casos evidencian las características propias de las empresas o los factores del entorno local, nacional o mundial que influyeron en su desempeño?

Comenzando por las similitudes en su desarrollo, se deben incluir las etapas iniciales, desde las empresas pioneras que enlazaron a la ciudad central con las poblaciones adyacentes hasta la integración de empresas monopólicas y su asociación con la industria eléctrica que permitió la transición tecnológica desde la tracción animal a la eléctrica, ocurrida en la época de desarrollo e industrialización bajo el modelo liberal adoptado en las administraciones de Manuel González y Porfirio Díaz (1877-1911). Ya se ha abordado la discusión sobre el posible efecto negativo de la Revolución Mexicana sobre el desempeño de las empresas y la infraestructura de transportes en las ciudades, pero aún sigue pendiente el estudio de la

integración entre empresas de tranvías y las de generación y distribución de electricidad, que caracterizó a ambos casos hasta mediados de la década de 1920.

A partir de mediados de dicho decenio surgieron las principales diferencias entre las empresas. Mientras la Mexico Tramways y la Mexican Light and Power fueron adquiridas por el consorcio belga Sofina y continuaron funcionando estrechamente vinculadas hasta la estatización de la primera, en Guadalajara la Compañía Eléctrica del Chapala cedió sus derechos a su competidora en el transporte público urbano, la Compañía Occidental de Transportes, y se dedicó exclusivamente al ramo eléctrico. Es dable suponer que la Gran Depresión, desatada a partir de 1930 en México, habría afectado de manera similar a las empresas, al igual que la efervescencia política entre las organizaciones de trabajadores, pero en el caso de la Compañía Occidental dicha conjunción de factores llevó a la liquidación de la empresa y a la formación de la Cooperativa de Tranviarios que continuó la operación de los tranvías hasta que sus quebrantos financieros y el mal estado de la infraestructura obligaron a terminar con dicho servicio. En el caso de la Ciudad de México, la México Tramways continuó laborando con problemas considerables, hasta su estatización, ocurrida en 1945.

Vista la trayectoria de ambas empresas, podría aventurarse una hipótesis inicial que señalaría a la integración de la empresa de tranvías con la de electricidad y su propiedad con la posibilidad de éxito empresarial. Existen numerosas referencias a adeudos de la Compañía Occidental de Transportes, y la posterior Cooperativa, a la Compañía Eléctrica de Chapala, a lo largo de un período considerable de tiempo, desde antes del proceso de liquidación que sufrió la primera (1931) hasta la interrupción del servicio en 1944. Asimismo, si bien la Compañía Occidental operó, desde 1928 hasta su quiebra, tanto el servicio de autobuses como el de tranvías, no existió integración con la empresa de electricidad desde entonces mientras en el caso de la Ciudad de México existió colaboración entre la empresa de tranvías y la de electricidad, ya que el holding Sofina controlaba ambas, y si bien de acuerdo con Leidenberger

(2011, pp. 115-116) la compañía de electricidad tuvo un mejor desempeño y capacidad de atraer capitales que su empresa hermana, el funcionamiento de ambas continuó estrechamente vinculado hasta la estatización de MT.

Para fundamentar dicha hipótesis, se abordará el efecto de la estructura del mercado de transporte urbano sobre su desempeño financiero.

1.2 Las empresas y el mercado del transporte urbano: entre el monopolio y la competencia.

En los análisis que se han publicado sobre las empresas de tranvías, en particular cuando se abordan las posibles causas o factores coadyuvantes de su decadencia y desaparición, se menciona sin excepción a la competencia con los autobuses, un medio de transporte surgido y popularizado con posterioridad a la gran expansión de los tranvías eléctricos. Se puede apreciar que en distintos países donde coexistieron ambos medios de transporte, los autobuses reemplazaron a los tranvías parcial o totalmente hacia mediados del siglo XX, y en algunos casos aún antes, sin una relación clara entre el nivel de desarrollo económico o el tamaño de la ciudad: en las metrópolis de las grandes potencias como en las ciudades de los países “periféricos” de la economía global, los tranvías cedieron espacio a los autobuses, en muchos casos hasta desaparecer por completo.

En algunos casos en el siglo XX, además de los autobuses, el tranvía fue desplazado y reemplazado por los trenes subterráneos o elevados, denominados “Metro” que, en las principales capitales de los países desarrollados, construyeron líneas servidas por trenes de mayor capacidad que los tranvías, que además circulaban segregadas del tránsito privado, con lo que incrementaron su capacidad de pasajeros. Tras la metrópoli pionera en el transporte masivo, Londres, que construyó su primer tren subterráneo en 1863, siguieron otras grandes urbes como París, Nueva York y Buenos Aires, la primera ciudad en América Latina en contar

con ese medio de transporte. En el caso bonaerense, la primera línea de Subterráneo fue un emprendimiento de una empresa de tranvías, pero posteriormente se implementaron vehículos de mayor capacidad. En México, sin embargo, no se logró construir ningún sistema de Metro hasta 1969, por lo que la única competencia directa que afrontaron los tranvías fueron los autobuses.

Se ha explicado la derrota del tranvía frente al autobús mediante dos hipótesis, acorde con Leidenberger (2004). La primera, denominada por él “interpretación modernizadora” considera que las características tecnológicas de los autobuses les daban la ventaja al reducir los costos operativos y flexibilizar el desarrollo de nuevas líneas y rutas. Al confrontar esta hipótesis con los hechos registrados en las estadísticas sobre tranvías, como el estancamiento en el tendido de nuevas líneas o el incremento en los costos de operación frente a los ingresos, se puede considerar como plausible pero no suficiente ni unívoca.

Alvizo considera, sobre los tranvías de Guadalajara, que gradualmente “los tranvías dejaron de ser modernos y se convirtieron en un obstáculo para la modernización de la ciudad” (Alvizo, 2020, p. 52) en consonancia con el punto de vista que favorecía la transición tecnológica. La declaración de la Compañía Occidental de Transportes, al anunciar en 1928 que operaría los tranvías, incluía argumentos en apoyo de dicha interpretación, pues describía una gran cantidad de ciudades en los Estados Unidos que habían sustituido al tranvía por los autobuses (“Remitido”, en *El Informador*, 8 de mayo de 1928). Los responsables del transporte urbano eran conscientes de la tendencia mundial hacia la tracción por combustión interna, que reemplazaba a un medio de transporte surgido de una transición tecnológica anterior: la electrificación de los tranvías, a partir de la tracción animal.

Como segunda hipótesis, Leidenberger propone la “visión conspiradora”. Según esta propuesta, “se atribuye la victoria del camión sobre el tren eléctrico a un acuerdo político entre dos agrupaciones que estaban en un momento crucial de su formación: los camioneros, por un

lado y el incipiente gobierno de la Revolución” (Leidenberger, 2004, p. 96). Es decir, los trabajadores del autobús, organizados en sindicatos y federaciones, se adhirieron a las estructuras corporativas del novel Partido Nacional Revolucionario o con anterioridad a la fundación de dicha agrupación política, a la Confederación Regional Obrera Mexicana (CROM). Resulta significativo que existe una “teoría de la conspiración” análoga en los Estados Unidos, pero en aquel caso fueron las grandes compañías automotrices las que, al apropiarse de las compañías locales de tranvías, reemplazaron deliberadamente con sus autobuses a los tranvías que circulaban en numerosas ciudades a lo largo del país.

La confluencia de intereses entre gobiernos revolucionarios y propietarios autobuseros podría haber motivado una especie de alianza entre ambos actores, pues “se juntaron en ella una industria popular, compuesta por pequeños propietarios y obreros y un gobierno revolucionario, ambas actuando en contra de una empresa monopólica, financiada por extranjeros” (Leidenberger, 2004, p. 96). Es decir, entrarían en juego aspectos políticos identitarios e ideológicos, como el “obrerismo” o el nacionalismo económico, fundamentales en la Revolución Mexicana.

La relación entre instituciones del Estado y organizaciones de trabajadores se manifestó, según Alvizo, en que “tanto Obregón como Calles, bajo el discurso social de la Revolución, recogieron las demandas obreras y otorgaron ciertas concesiones a las clases trabajadoras” (Alvizo, 2020, p. 24), como fueron salarios mínimos, jornadas máximas de trabajo, derecho a formar organizaciones sindicales y tomar acciones colectivas para presionar a los patrones, como huelgas, que en adelante fueron reconocidas por el Estado. La convergencia entre sindicatos y Estado explicaría, además, el trato preferente a los autobuseros frente a las empresas de tranvías, cuyas organizaciones de trabajadores son descritas como “combativas”, quizás por sus afiliaciones anarquistas o comunistas radicales, las cuales serían excluidas gradualmente de las nuevas confederaciones que los gobiernos posteriores formaron

para unificar a los trabajadores. A pesar de su mala fama como operadores políticos y “caciques” del movimiento obrero, los sindicatos oficiales obtuvieron mejoras a las condiciones laborales, si bien a cambio de apoyar a los candidatos del Partido de la Revolución Mexicana (PRM).

Según Lettieri (2014, p. 608), la connivencia de empresarios del autobús con el gobierno pudo haber surgido de la necesidad de los primeros de obtener términos favorables para su funcionamiento, pues

Los camioneros no eran empresarios independientes: dependían del Estado para obtener permisos de ruta o concesiones, licencias de importación y subsidios de refacciones y combustibles. Más que otras industrias, percibían una vulnerabilidad marcada ante las políticas del gobierno.

En resumen, tenemos dos posibles factores coadyuvantes para la pérdida de competitividad de los tranvías: la ventaja del autobús para funcionar en rutas “flexibles”, o sea cambiantes según las condiciones del momento sin necesidad de grandes inversiones para tender vías o cableado eléctrico, y la convergencia de intereses entre dueños y choferes de autobuses con las autoridades locales y las organizaciones de trabajadores afiliadas al Partido Nacional Revolucionario, y por ende al Estado, lo cual supuestamente resultaría en una parcialidad de las instancias regulatorias del tránsito urbano y el trabajo en favor de los autobuseros y en detrimento de las empresas de tranvías.

Cabe mencionar que estos factores no surgieron al unísono de la emergencia del autobús como medio de transporte urbano, sino que gradualmente se fueron manifestando y profundizando. Por lo tanto, convendría reflexionar si estos factores derivaron en la caída de los tranvías (relación de causalidad directa) o si fueron dos procesos concomitantes que se magnificaron recíprocamente.

Sobre la “superioridad mecánica” de los autobuses o la flexibilidad del servicio que su propiedad por individuos conllevaba, podría decirse que era dudosa en los años iniciales de la competencia entre medios, y aun relativa en el período subsecuente. Los primeros “autobuses” fueron automóviles Ford T o vehículos de carga modificados para transportar un número superior de pasajeros. Rodríguez y Navarro describen el origen del vocablo “camión” para referirse a los autobuses

[Los choferes] colocaron sobre un chasis que disponía de motor de combustión interna, una plataforma de madera con bancas y en algunas ocasiones toldo. Por ello es que, en nuestro país, los autobuses urbanos son popularmente conocidos como “camiones”, debido a que desde su origen y durante mucho tiempo fueron efectivamente chasis de camiones adaptados para “transportar” personas. (Rodríguez, J. y Navarro, B., 1999, pp. 17-18).

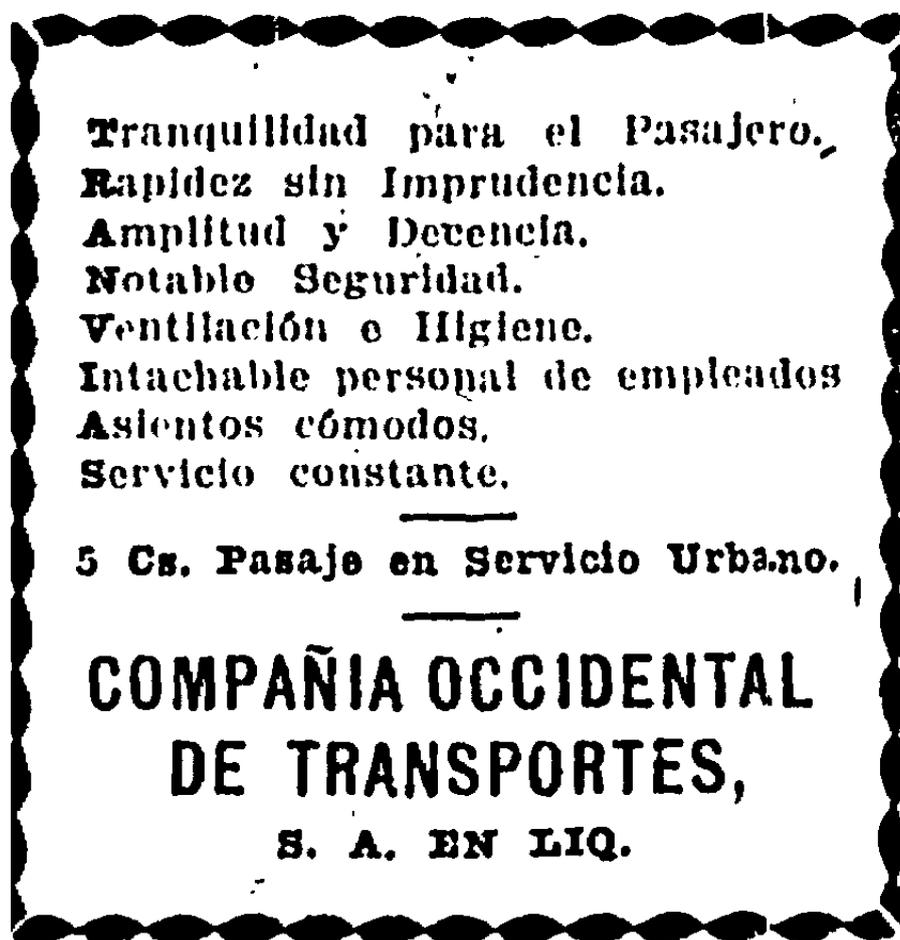
Lettieri llamó “caótico” al servicio inicial de “camiones” para el transporte público en 1916 (Lettieri, 2014, p. 609) y según Leidenberger, “dado que cada camión era operado por un propietario individual, había existido una situación casi anárquica en el servicio: los camiones no observaban rutas fijas, a veces regresaban a la mitad del camino y recogían pasajeros en su domicilio” (Leidenberger, 2004, p. 104). Sólo gradualmente se introdujo algún orden, y precisamente fueron los mismos autobuseros, organizados en el Centro Social de Chauffeurs y la Federación Camionera, los que pugnaron por establecer reglas más uniformes pues, según Lettieri, “esas agrupaciones fueron una respuesta a la anarquía que existía, ya que impusieron cierto tipo de orden entre sus miembros y presionaron al gobierno para que impusiera reglamentos más estrictos ante la saturación antieconómica de las rutas” (Lettieri, 2014, p. 609). Mientras tanto, las líneas de tranvía, consolidadas desde antes de la Revolución,

funcionaban con derroteros establecidos y con vehículos que, aun a pesar de su deterioro tras la incautación de 1914, estaban diseñados expresamente para funcionar como medios de transporte de pasajeros, por lo que, de funcionar adecuadamente, habría sido difícil que fueran desplazados por los precarios “camiones”.

Dados estos antecedentes, parece difícil que los “camiones” pudieran arrebatarse una parte del mercado a los tranvías si no existiera alguna deficiencia de éstos, fuera por falta de cobertura de las líneas tranviarias en las nuevas urbanizaciones o por interrupciones en el servicio debidas a fallas eléctricas o a conflictos con los trabajadores. Diversos autores (como Leidenberger o Gómez) coinciden en que en la Ciudad de México fueron las constantes huelgas tranviarias de los decenios de 1910 y 1920 las que obligaban a los usuarios a recurrir a cualquier medio de transporte ante la ausencia de los tranvías, superando la necesidad de llegar a su vivienda o lugar de trabajo a la molestia por el nivel de servicio muy inferior que daban esos improvisados vehículos. Incluso en décadas siguientes, ya consolidados los autobuses como oferentes del servicio, debió existir entre el público la percepción de la superioridad de los tranvías en factores como limpieza y comodidad, ya que un anuncio de la Compañía Occidental de Transportes de Guadalajara enumeraba, como un acróstico, las bondades de su servicio.

Figura 5. Anuncio de la Compañía Occidental de Transportes, inserto en *El Informador*,

3 de mayo de 1931.



Fuente: Hemeroteca digital El Informador

Ya que el objeto de este estudio es la empresa privada de tranvías, consideraremos dos indicadores negativos del desempeño que pudieron ser agravados por la competencia de los autobuses: los ingresos por tarifas y la operación cotidiana. Estos aspectos propios de las empresas se cotejarán con los factores coadyuvantes mencionados arriba, para descubrir las posibles relaciones entre ellas, como variables analíticas. Se interrelacionarán en una matriz básica, para posteriormente confrontar las hipótesis con la evidencia empírica aportada por las fuentes.

Cuadro 2. Afectación a los indicadores de desempeño de los tranvías por los autobuses.

<p>VARIABLES DE DESEMPEÑO de los tranvías vs. de los autobuses</p>	<p>Menores costos de instalación y operativos del autobús frente al tranvía</p>	<p>Connivencia entre autobuseros y Estado</p>
<p>Ingresos por tarifas</p>	<p>Al ser menos costoso el funcionamiento cotidiano del autobús, podría tener un mayor margen de ganancia incluso con la misma tarifa. Además, se beneficiaba de la infraestructura viaria sin necesidad de invertir en ella, mientras la empresa de tranvía debía tender y mantener las vías, el cableado y el pavimento contiguo a los rieles (externalidad negativa). Los mayores costos de la operación cotidiana de los tranvías reducirían el margen de ganancia, lo cual haría menos atractiva la compra de activos de la empresa tranviaria a los inversionistas. Menos capital disponible para mejorar los vehículos, reparar vías</p>	<p>Los autobuseros podrían presionar al Estado para obtener tarifas según su conveniencia, el control político sobre sus choferes desalentaría resistencias de los trabajadores hacia aumentos tarifarios, pues al ser, en teoría, pequeños propietarios, sería muy fuerte el incentivo de una mayor ganancia. Por otra parte, las empresas de tranvías tendrían menos influencia sobre las autoridades que determinarían las tarifas. La diferencia en la forma de propiedad de los tranvías (empresa privada) frente a los autobuses (supuestos pequeños propietarios o cooperativas de trabajadores) significarían diferentes regulaciones e</p>

	existentes o tender nuevas líneas actuaría en contra del estándar de servicio de los tranvías, haciéndolo a su vez menos atractivo a los usuarios.	impuestos, lo que podría dar una ventaja efectiva a los autobuses por la preferencia “ideológica” atribuida por Leidenberger (2004).
Operación cotidiana	Mayores costos de operación y construcción de infraestructura impactarían en el nivel de servicio de las líneas de tranvía pues podría resultar en sacar de circulación los vehículos en peor estado mecánico, o en caso de problemas financieros que dificultaran las reparaciones a vehículos, vías o infraestructura, el servicio estaría expuesto a fallas, funcionamiento deficiente o interrupciones del servicio.	Si las autoridades locales favorecieron a los autobuseros, probablemente no impedirían que circularan de forma que incrementara sus márgenes de ganancia, mientras que serían más estrictos con los conductores de tranvías en particular, o con las empresas en general. Se podrían aplicar distintos estándares de servicios a cada uno, o bien no respetar acuerdos previos por beneficiar al actor colectivo preferido.

Fuente: elaboración propia

1.2.1 Ingresos por tarifas

En el aspecto de los ingresos por tarifas, que repercutían directamente en el desempeño financiero de las empresas, existen indicios de que empeoraron a partir de la década de 1930.

Según cifras de la MT, rescatadas por Liehr y Leidenberger, entre 1920 (primer año reportado en que ya existían los “camiones”) y 1944 se reportan mayores gastos que ingresos en al menos 15 balances anuales, de los cuales sólo uno fue reportado en la década de 1920 (en el año de 1925), y tras trece ejercicios fiscales donde se reportaron gastos superiores a los ingresos, sólo en 1944 se publicó un ingreso neto por 0.1 millones de dólares canadienses (Liehr y Leidenberger, 2006, p. 286). Liehr y Leidenberger atribuyen a la “devastadora competencia de los autobuses” las pérdidas constantes de la MT en la década de 1930, lo que concuerda con la “consolidación” de los autobuses como transporte urbano que, según Sánchez y Navarro, pasaron de ser “hombres-camión”, trabajadores y dueños al mismo tiempo, a una propiedad que “se concentró en unas cuantas manos”, asociadas en una organización denominada Alianza de Camioneros, homónima de aquella que en Guadalajara también organizaron los choferes y dueños de autobuses más prominentes. En 1938, la Mexico Tramways reportaba \$10,377,304.43 por ingresos del pasaje, por un incremento de viajes realizados en la red, lo que sin embargo no palió la situación de pérdidas de la empresa, que ésta atribuía a los mayores salarios de sus empleados y a prestaciones legales como el día de descanso semanal pagado (“México Tramways Company: informe anual correspondiente al año terminado el 31 de diciembre de 1938”).

En cuanto a la empresa de tranvías de Guadalajara se reportaba, en enero de 1929, que la Compañía Occidental de Transportes “[había] logrado poner a flote la situación económica” de las líneas de trenes eléctricos que le había cedido la Eléctrica de Chapala un año antes (“Ya no serán levantadas las vías de los trenes eléctricos”, *El Informador*, 20 de enero de 1929) aunque unos meses después se contradecía dicho anuncio, pues en agosto anunciaba la Occidental el recorte de personal de los tranvías y la reducción en los salarios de los empleados no cesados, según se dijo, ocasionado por “las malas condiciones de la citada empresa tranviaria” (“Habrà un ajuste de tranviarios” *El Informador*, 23 de agosto de 1929). Ante la

contradicción entre las declaraciones optimistas y las acciones drásticas de la compañía, habría que referirse al proceso de liquidación de la citada empresa de transporte urbano de Guadalajara, que en 1931 se declaró en quiebra por ser incapaz de cubrir sus adeudos, lo cual demuestra que, si la empresa había logrado “poner a flote” a los tranvías eléctricos, no tardó en “hacer agua” al poco tiempo.

En cuanto a la capacidad de las empresas de tranvías de Guadalajara y Ciudad de México para obtener aumentos a las tarifas que mejorarían sus ingresos, Liehr y Leidenberger revelaron que, a mediados de la década de 1920, la Mexico Tramways debió bajar las tarifas por “la presión competitiva de nuevas líneas de autobuses (Liehr y Leidenberger, 2006, p. 295). En el difícil entorno económico de la Gran Depresión, la MT solicitaba aumentos a las tarifas que pudieran resarcir sus finanzas, pero el sindicato de tranviarios se oponía a cualquier alza al precio del servicio, al mismo tiempo que solicitaba incrementos a sus salarios. Según Liehr y Leidenberger, “el gobierno apoyó la posición de la Alianza con el argumento de que las ganancias de la MT eran muy superiores a las reportadas” (2006, p. 299). Si bien es común, en el ámbito empresarial, la práctica de reportar estados contables distintos a los reales para obtener beneficios fiscales o esquivar demandas gubernamentales o laborales, la posición ideológica de los sindicatos y del propio gobierno pudo influir en estas acusaciones a la empresa, si bien no es inverosímil suponer una “contabilidad paralela” en asociación con su empresa hermana, la Mexico Light and Power.

1.2.2 Operación cotidiana

El tranvía eléctrico requiere mayor infraestructura para funcionar que un autobús de combustión interna, desde las vías por las cuales circulan los vehículos, los cables que transmiten la energía, las máquinas que permiten recibir, acumular y distribuir la electricidad desde las plantas generadoras hasta los vehículos, lo cual implicaba para las compañías

privadas mayores costos de operación por la necesidad de personal especializado en dar mantenimiento a vías, vehículos y cableado que, por si fuera poco, debían sustituirse periódicamente cuando eran dañados o quedaban en condición irreparable. Por otro lado, los autobuses no requerían más que combustible, refacciones y otros aditamentos para funcionar, transitaban por vialidades que eran mantenidas por las autoridades locales y, en caso de accidentes u obstrucción, podían cambiar de ruta fácilmente.

Un tipo frecuente de falla que afectaba la operación de los tranvías eléctricos era, desde luego, la interrupción del flujo de energía en algún punto del circuito eléctrico. Existen reportes de faltas de energía en Guadalajara desde 1921 hasta la desaparición de los tranvías, siendo más comunes en la etapa de propiedad de la cooperativa de trabajadores. En mayo de 1921, una falla en uno de los “hilos” que transmitía la energía a la ciudad obligó a algunas industrias y al servicio de tranvías a dejar de funcionar por tres horas en la mañana, siendo reparado el cable y restablecido el servicio hacia las ocho de la mañana (“Faltó la fuerza ayer por la mañana, durante tres horas”, *El Informador*, 6 de mayo de 1921). Casi veinte años después, se reportaba que, debido al incendio de dos máquinas en la Receptora no. 2, no habría suministro de electricidad a la estación central de los tranvías en San Fernando, por lo que la mayoría de los tranvías no podrían funcionar. El servicio logró ser restablecido hacia el mediodía (“Faltó el servicio de tranvías ayer”, *El Informador*, 30 de octubre, 1940).

Si bien ambas interrupciones duraron algunas horas de la mañana, precisamente en un horario de mayor demanda de transportación por la entrada a la mayoría de los trabajos, para ser subsanadas el mismo día, deben establecerse algunas diferencias entre el impacto de una y otra. Para empezar, en 1921 la alternativa al tranvía eran los carros de caballos y ómnibus, o los primeros “camiones” de pasajeros, pero, como ya se ha visto, éstos no funcionaban con rutas ni horarios fijos. En cambio, hacia 1940 los autobuses eran el medio de transportación

colectiva predominante en Guadalajara, por lo que la falta de servicio de tranvías tendría un impacto menor sobre los usuarios.

Otra falla que debe ser mencionada era el mal estado de las vías, que podía resultar en “saltos” debido a irregularidades en los rieles o, en casos más peligrosos para los pasajeros o transeúntes, descarrilamiento de los vagones. No solamente los rieles, sino los durmientes (tablas perpendiculares al riel que mantienen la separación entre los rieles) y el suelo sobre el que se asientan deben mantenerse en buenas condiciones, para evitar desplazamientos horizontales o verticales de la vía.

Como comprobación de dicho factor, se tiene a los festejos en la villa de San Pedro Tlaquepaque, vecina de Guadalajara, que causaban un incremento de la demanda de transporte entre la capital jalisciense y dicha población, por lo que la compañía de tranvías incrementaba la frecuencia de paso y el horario de servicios de sus vehículos para satisfacer a los transeúntes. En 1933, la Compañía Occidental en liquidación determinó que “en la vía de los trenes eléctricos entre San Andrés y Guadalajara, sean reparados completamente los durmientes [durmientes] a fin de hacer un servicio de pasajes lo más eficiente posible” (“Preparativos para la verbena de San Pedro el día 29”, *El Informador*, 16 de junio de 1933). Seis años después, la Cooperativa que administraba los tranvías “mandó con el debido tiempo arreglar convenientemente las vías para que al hacerse el servicio no se produzcan descarrilamientos que entorpecan [sic] y paralizan [sic] el movimiento de pasajeros” (“Los festejos para el día 29”, *El Informador*, 23 de junio de 1939). La mención de los descarrilamientos hace pensar si los incidentes mecánicos de los trenes serían un evento recurrente o meramente una posibilidad, de cualquier manera, evidencian que el estado de la vía a Tlaquepaque no era el óptimo, y que el mantenimiento de los rieles se hacía con motivo de eventos especiales y no continuamente.

Por consiguiente, se verifica que los tranvías eran un medio más costoso de implementar, mantener y operar que los autobuses, lo que en las condiciones particulares del

México de los años treinta y cuarenta, caracterizadas por la depresión económica, la inflación o la dependencia del extranjero para proveer a las industrias mexicanas de insumos y bienes de capital, actuaba como un fuerte incentivo a sustituir los “trenes urbanos” por autobuses. Podría entonces preguntarse: si los autobuses eran más baratos y versátiles para las empresas ¿por qué las compañías de tranvías no “dieron el salto” hacia ese medio de transporte más rentable, sustituyendo sus tranvías con camiones?

En el caso de Guadalajara, como se ha visto, a partir de 1928 la Compañía Occidental de Transportes se hizo cargo de las líneas de tranvía anteriormente operadas por la Compañía Eléctrica de Chapala, que se sumaron a sus rutas de autobuses. Ante los rumores de que se retirarían los tranvías de circulación, la empresa argumentaba que un gran número de empresas de tranvías en los Estados Unidos habían abandonado parcial o totalmente sus tranvías y operaban parte de sus servicios con autobuses, con lo que se alegaba que la obsolescencia de los tranvías no era meramente una situación local y que, fuese con autobuses o tranvías, se daría un buen servicio de transporte (“Remitido”, *El Informador*, 8 de mayo de 1928).

La comunicación de la empresa se había hecho en respuesta a las quejas del público expresadas, entre otros medios, en una columna titulada “Los funerales del tranvía” (*El Informador*, 6 de mayo de 1928), donde se lamentaba nostálgicamente que se abandonara dicho medio de transporte. Además de la molestia de algún sector del público, que favoreciera a los tranvías frente a los autobuses, cabría considerar si los trabajadores tranviarios pudieron traducir su oposición al abandono de los vehículos que sabían operar en acciones que condujeran a la preservación de los tranvías. Según Alvizo, la Occidental sustituyó desde 1928 varios circuitos de tranvías con autobuses, y se habría despedido a poco más de doscientos empleados tranviarios entre 1926 y 1928 (Alvizo, 2013, p. 192), lo cual podría apuntar a la debilidad del sindicato de tranviarios para oponerse a las modificaciones en los servicios que

la empresa implementó. Por lo tanto, se puede constatar que la Compañía Occidental sí buscó reemplazar en la medida de lo posible a los tranvías por autobuses.

En cuanto a la Ciudad de México, desde 1922 “el gobierno del Distrito Federal pensaba conceder permisos para camiones a la Compañía de Tranvías”, pero una violenta protesta de una asociación de autobuseros que se oponían a la propuesta llevó a que “interviniera el presidente Obregón, negando los planes de la compañía, e implementando un nuevo sistema de permisos que limitaba el número de camiones que corrían cada ruta” (Lettieri, 2014, p. 610). Si, acorde con Lettieri, en dicho año la influencia de los camioneros podía llevar a decisiones del Estado favorables a su gremio, sólo podrían esperarse condiciones aún más propicias conforme sus organizaciones se consolidaran en el sector obrero del Partido Nacional Revolucionario. Este tipo de decisiones corrobora lo propuesto en el Cuadro 2, en el sentido de que, a la pérdida de competitividad de los tranvías, imputable a sus mayores costos de operación, se sumaría la parcialidad de las autoridades hacia los sindicatos y asociaciones de sus rivales autobuseros.

1.2.3 El mercado de transporte público urbano: oferta y demanda de la movilidad pública

Si bien los monopolios suelen ser vistos como una configuración de mercado indeseable, en muchos casos los gobiernos permiten y aún animan su formación, sobre todo cuando se trata de bienes o servicios estratégicos, cuya explotación demanda considerables inversiones y una organización eficiente y jerarquizada, que sólo las grandes empresas o los organismos públicos pueden ofrecer. A finales del siglo XIX, algunos gobiernos buscaron evitar la formación de monopolios o “trusts” por medio de legislación específica, pero en la primera mitad del siglo XX, en algunos países los gobiernos reivindicaron la propiedad o el derecho exclusivo de explotar algún recurso, bien o servicio, formaron empresas públicas en

condiciones monopólicas pero reguladas y controladas estrictamente por el Estado. El precedente legal en México es la Constitución de 1917, que en su artículo 28 prohíbe los monopolios, pero excluye de tal condición varios ramos “estratégicos” administrados por el Estado ¿A cuál de los modelos anteriormente descritos se acercan más los casos de la Ciudad de México y Guadalajara?

Ya que entre las décadas de 1850 y 1890 surgieron varias compañías de tranvías en Guadalajara y Ciudad de México que explotaban ciertas rutas o sectores de la ciudad, podría considerarse a dicha etapa temprana como una de competencia más o menos libre, manifiesta en la expansión de las vías a las áreas aún no cubiertas por el servicio. En el proceso de consolidación empresarial y transición tecnológica de la tracción animal a la tracción eléctrica en el cambio de siglo se puede ver una tendencia hacia el monopolio que, sin embargo, no fue completa pues persistían otros modos de transporte como los ómnibus tirados por caballos.

El surgimiento de los primeros autobuses o “camiones” representó otro cambio cualitativo en la estructura del mercado del transporte urbano pues, por primera vez, se introdujeron nuevos competidores en la oferta del servicio. A diferencia de los “ómnibus” tirados por caballos, los autobuses sí podían competir en velocidad, capacidad y cobertura con los tranvías eléctricos, lo cual puede explicar por qué les representaron una amenaza directa al desplegar sus rutas por derroteros coincidentes o paralelos a las rutas de los tranvías.

Tal vez los tranvías mantuvieron su competitividad (por algunos años) frente a los autobuses por alguna característica que los diferenciaba de éstos. Cabe resaltar, de nuevo, que los tranvías no solamente transportaban pasajeros sino también fardos, cajas y mercancía en bruto para comerciantes y establecimientos industriales, de forma más eficiente que los autobuses. Leidenberger (2011) señalaba que los tranvías eran preferidos, aún en sus décadas

postreras, por las clases medias y trabajadores “de cuello blanco”⁸ de la Ciudad de México, mientras los autobuses eran mal vistos por su incomodidad y conducción errática por parte de los choferes, que contrastaba con el recorrido más estable del tranvía, al realizarse por una ruta fija sobre rieles. Es decir, estaríamos en un escenario de “competencia monopolística”, donde existe una cierta diferenciación entre los oferentes del servicio, pero no alcanza para generar dos mercados separados. En el caso de Guadalajara, la posible configuración monopólica que surgió cuando la Compañía Occidental de Transportes adquirió los tranvías, revirtió a la competencia entre dos principales vendedores al formarse la Cooperativa de Tranviarios, que compitió con la Alianza de Camioneros de Jalisco, conformación que se aprecia también en la Ciudad de México.

La literatura existente se ha centrado en la competencia entre autobuses y tranvías, y si bien es cierto que los “camiones” de pasajeros constituían el principal retador en la pugna por el mercado, se debería considerar la proliferación de los vehículos automotores entre las clases altas y medias, así como entre comercios e industrias, como otro proceso erosivo de la clientela de los tranvías. Si, como Leidenberger señaló, los tranvías eran considerados como más aptos para la “gente decente”, que abordaba los trenes de primera clase, conforme aumentara la oferta de automóviles y camiones de carga los tranvías perderían parte de su clientela, no por competencia de los autobuses sino por la salida de consumidores del mercado del transporte público de pasajeros y carga.

Existió un crecimiento absoluto de población en la primera mitad del siglo XX, que se tradujo en la expansión física de las ciudades conforme recibieron inmigrantes de otras regiones inmediatas o lejanas y, por consiguiente, se incrementó considerablemente el número de usuarios potenciales del transporte público urbano. Este proceso demográfico traducido en el

⁸ “Trabajador de cuello blanco” se refiere al tipo de empleados que realizan trabajo de oficina, por la indumentaria formal que utilizan (camisa blanca) mientras los trabajadores de “cuello azul” se refiere a obreros y trabajadores de taller o industria, por su uniforme de mezclilla.

crecimiento del mercado potencial del transporte queda evidenciado en las cifras de la Ciudad de México que Ramos (2010) y Leidenberger (2011) comparten, en las cuales se aprecia un incremento constante de pasajeros transportados desde la Revolución hasta la estatización en 1944. Si, a pesar de tener cada vez mayor demanda de su servicio, la Mexico Tramways no logró ser rentable y expandir sus servicios a la par del crecimiento urbano, el deterioro en su desempeño financiero y operativo debió seguir de una capitalización inadecuada o de insuficientes ingresos para costear los gastos corrientes para la operación del servicio.

Influyendo directamente en los ingresos de la empresa, se debe abordar la capacidad de los oferentes de transporte público urbano para fijar sus precios, que en los casos comparados tendría una decisiva intervención gubernamental. Los autobuseros y las empresas de tranvías podían solicitar a las autoridades el incremento a las tarifas del transporte público urbano, de forma que se mantuvieran o acrecentaran sus márgenes de ganancia, pero al final las autoridades decidían si variaban o permanecían los precios del servicio. Algunos grupos de trabajadores y el público usuario presionarían para que las tarifas no aumentaran, el “peso político” que tendrían, como organizaciones de trabajadores simpatizantes con el partido en el gobierno o como potenciales votantes, podría incentivar al gobierno para usar su facultad de regulación para fines más políticos que económicos. Es decir, no sería la interacción entre oferta y demanda la que fijaría el precio del servicio sino un tercer actor: el gobierno.

La intervención del Estado en el transporte público urbano constituye un fenómeno histórico, que fue moldeada por los eventos políticos, interacciones sociales y condiciones económicas cambiantes de la primera mitad del siglo XX, y que a su vez impactó en el funcionamiento de las empresas. Si bien desde la conformación de las primeras empresas de tranvías el Estado adoptó una función importante como promotor del establecimiento de dichos medios de transporte, tras la Revolución Mexicana expandió su campo de acción, no sólo como “árbitro” entre los actores, como empresas, trabajadores organizados y público usuario, sino a

partir de la década de 1930, como administrador de las empresas de transporte público urbano, es decir, como oferente del servicio. También, al atribuirse constitucionalmente al Estado la facultad de “imponer a la propiedad privada las modalidades que dicte el interés público” (“Artículo 27”, *Constitución política de los Estados Unidos Mexicanos*), las empresas tuvieron que conformar su estructura a los límites que las leyes emanadas de la constitución dictaran. Por lo tanto, se debe analizar la estructura y organización empresarial de las empresas de tranvías previo a la estatización, y la conformación de éstas tras integrarse como empresa paraestatal o cooperativa de trabajadores, para encontrar continuidades y diferencias que podrían señalar a eventos y procesos que condujeran al éxito o fracaso de dichas empresas.

1.3 Formas de organización empresarial, de la empresa privada de tranvías a la paraestatal o cooperativa

Como ya se observó anteriormente, las empresas de tranvías de la Ciudad de México y Guadalajara tuvieron una trayectoria análoga desde la fundación de las primeras empresas de “ferrocarriles urbanos” de tracción animal y a vapor hasta su concentración en una empresa dominante del mercado, además integradas a compañías generadoras y comercializadoras de energía eléctrica. Tras ser incautada por el ejército constitucionalista en 1914, la Mexico Tramways fue administrada por el gobierno de Venustiano Carranza hasta su devolución a los dueños originales de 1919. No se tiene noticia de alguna intervención similar hecha a la Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala, pero es dable suponer que se vio afectada de alguna manera en su operación o ingresos por los combates entre los villistas y los constitucionalistas librados en Jalisco, como la ocupación recurrente de Guadalajara por dichos bandos.

Figura 6. Gente y militares en las afueras de una estación de tranvías, ca. 1915



Fuente: Fondo Casasola, consultado en [Gente y militares en las afueras de una estación de tranvías | Mediateca INAH](#) Posiblemente esta imagen fue tomada durante la incautación de la México Tramways por el ejército constitucionalista.

A partir de la década de 1920, sin embargo, surgieron mayores diferencias entre los dos casos, ya que la Mexico Tramways y su hermana Mexico Light and Power fueron adquiridas por el consorcio Sofina (Société Financière d'Entreprises Industrielles). Con ello, continuó la propiedad extranjera de las empresas dominantes en transporte público urbano y energía eléctrica en el Distrito Federal. En Guadalajara, en cambio, la Compañía Eléctrica del Chapala⁹ vendió sus activos y bienes relacionados con el transporte público y cedió las concesiones de tranvías a la Compañía Occidental de Transportes, rompiendo con la integración entre la empresa de electricidad (proveedora de la energía) y la de tranvías (consumidor de dicho insumo clave). A partir de 1931 la Compañía Occidental entró en proceso de liquidación, y tras

⁹ La CHIC había cambiado su denominación social, ahora sin la palabra “Hidroeléctrica”.

varios años de administración por el gobierno de Jalisco se entregó en 1936 a los trabajadores, para su explotación bajo la forma de la “cooperativa obrera”.

La coordinación en operaciones de la empresa de tranvías con la de electricidad ya había sido impulsada por la administración anglocanadiense dirigida por Frederick Stark Pearson, como parte de una estrategia ya ensayada en sus empresas de Brasil y Canadá (Liehr y Leidenberger, 2006, p. 278). Según Leidenberger (2011), el buen desempeño de la Mexico Tramways, previo a 1911, significó también bonanza a la Mexico Light and Power, que tuvo destino seguro para la venta de energía en sus complicados años iniciales y por ello pronto estuvo en posibilidades de adquirir otras compañías de electricidad localizadas en los estados centrales de México, Puebla e Hidalgo, así como de expandir sus propias operaciones con nuevas represas (Liehr y Leidenberger, 2006, pp. 277 y 292). Sin embargo, tras dejar de pagar los intereses de sus bonos en 1915, ambas compañías fueron intervenidas por sendos comités que tomaron parte de los consejos directivos y “en 1921 acordaron con ellos un plan de reorganización” (Liehr y Leidenberger, 297). Esta omisión en el pago de los réditos, concurrente con la Revolución Mexicana y, principalmente, con la incautación de la MT por el ejército constitucionalista, aporta mayor peso a la afectación negativa en la trayectoria de la empresa del conflicto revolucionario y la estatización emergente.

Dados los problemas financieros de ambas empresas, que amenazaban sus planes de expansión e incluso su operación corriente, fue un alivio para su funcionamiento la adquisición de sus acciones por el holding Sidro, que a su vez era controlado por otro holding, Sofina. Hacia 1934, ambas empresas, MT y MLP pasaron a depender directamente de Sidro, dejando por ello de estar afiliada la una a la otra (Liehr y Leidenberger, 2006, p. 298). Sofina se había formado en 1894 con la colaboración de las eléctricas Gesellschaft für Elektrische Unternehmungen y UEG, con bancos belgas y alemanes (Bartolomé y Ferreira, 2019, p. 333), y otros participantes, y comenzó a adquirir participación accionaria en compañías eléctricas y

de tranvías o a formar nuevas empresas en el ramo en varias ciudades como Barcelona, Madrid, Lisboa, Buenos Aires. Los holdings cumplieron con una función importante en la promoción de empresas nuevas o prometedoras pues canalizaban la inversión de los países ricos a aquellos donde se situaban las potenciales empresas, con un peculiar interés en la ingeniería y la provisión de infraestructura y bienes de capital (Bartolomé y Ferreira, 2019, p. 334).

La constitución de estas formas de organización empresarial obedecía a diversos factores sistémicos como particulares de la industria. Antes de la Gran Depresión, existía una gran movilidad de capitales que buscaban las mejores posibilidades de retorno en sus inversiones, por lo que la formación de estas sociedades con funciones de transferencia de inversiones y tecnología satisfacía esa necesidad, que era acuciosa en particular en la industria eléctrica, donde las inversiones iniciales debían ser muy fuertes. Se debe hacer hincapié en la continua propiedad extranjera de las empresas de electricidad y la compañía de tranvías del Distrito Federal, pues facilitaba la captación de capitales y la transferencia de tecnología e infraestructura en un momento en que el conocimiento y los recursos necesarios para implementar los avances en generación, transmisión y distribución de electricidad no existían en el país.

En el caso de Guadalajara, la Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala (CHIC) se había formado con la participación de capitalistas muy diversos en sus orígenes y campos de acción pues “en ella concurrían capitales y empresarios locales, nacionales y extranjeros, empresarios y compañías industriales, comerciales y financieras” (Valerio, p. 255). A mediados de la década de 1920, la CHIC fue objeto de denuncias del gobernador de Jalisco, José Guadalupe Zuno, quien la acusó de incumplir con el contrato de provisión de electricidad y, por ende, de usar injustificadamente la exención fiscal estipulada a cambio de entregar la cantidad de energía eléctrica fijada en el contrato con el gobierno. A esta denuncia se siguió un embargo y la incautación de la empresa, si bien en 1925 la empresa obtuvo un amparo federal

que revirtió las medidas de Zuno, y posteriormente se firmó un nuevo contrato entre la CHIC y el gobierno de Jalisco que, entre otras cosas, eliminó la exclusividad de la compañía para la provisión de energía eléctrica. Como contrapartida, la “Compañía Hidroeléctrica quedó facultada para emplear en su servicio de transporte de pasajeros o carga, medios de propulsión distintos de la energía eléctrica” (Valerio, 2006, p. 279) lo cual abriría la puerta a incorporar autobuses a su parque vehicular. En 1926, la CHIC fue vendida a una empresa estadounidense (“La entrega de la Cía. Hidro Eléctrica se hará mañana”, *El Informador*, 7 de marzo de 1926) y sus nuevos gerentes prometieron, entre elogios a la nueva dirigencia y promesas de concordia con los trabajadores, nuevas inversiones en la mejora de la empresa (“Ayer fue entregada la Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala a sus nuevos directores”, *El Informador*, 9 de marzo de 1926).

Es posible que la Hidroeléctrica planeara la sustitución de algunas líneas de tranvías por autobuses, pero como ya se ha visto, en 1928 la empresa cedió los vehículos, estaciones y concesiones a la Compañía Occidental de Transportes, la cual operó tanto los autobuses como los tranvías hasta su liquidación judicial e intervención por el gobierno estatal. La Compañía Occidental de Transportes S. A. se había conformado en 1926, con participación como accionistas de varios dueños independientes de autobuses, los cuales buscaban formalizar su estatus jurídico en una empresa que les permitiera competir contra la, hasta entonces, dominante Hidroeléctrica de Chapala y su servicio de tranvías (Alvizo, 2020, p. 67). La Occidental de Transportes ofreció el servicio de transporte en rutas urbanas, suburbanas e incluso a poblaciones vecinas de la región central de Jalisco. Tras la adquisición de los tranvías, la Occidental prometió mejorar su servicio, si bien con cierta desaprobación del público por proponerse la sustitución de los “trenes urbanos” por autobuses que, si bien debieron ser más atractivos para la empresa por su menor costo de adquisición y operación y mejor rentabilidad que los tranvías, probablemente no eran cómodos ni eficientes para los usuarios.

En 1931 la Compañía Occidental de Transportes solicitó su liquidación judicial, para arreglar sus adeudos y finalizar la empresa, mientras tanto nuevas organizaciones y sociedades se habían formado para ofrecer el servicio de transporte público urbano, la mayoría bajo la forma de cooperativa, que ofrecían el servicio en una o más líneas, pero muchos de los propietarios de autobuses se agruparon, en 1930, en la Alianza de Camioneros de Jalisco. Según Alvizo (2020, p. 75) la competencia de múltiples empresas y cooperativas se tradujo en la desorganización del servicio, que debió ser contraproducente para el servicio ofrecido al usuario, pero también, cabría decirse, antieconómico, pues la atomización de los oferentes del servicio en multitud de organizaciones negaba las economías de escala y capacidad organizativa que una gran empresa habría sido capaz de obtener.

A finales de 1935 se resolvió el pago de los adeudos de la Compañía Occidental, siendo sus principales acreedores, además del Gobierno de Jalisco, el Sindicato Único de Tranviarios de Guadalajara, que comenzó a discutir la constitución de una cooperativa para continuar el servicio de transporte público por tranvías, la cual se conformó a inicios del año siguiente, tras la resolución de un conflicto entre sectores del sindicato. La Cooperativa de Tranviarios, si bien contó con el beneplácito de los gobernantes y promesas de mejoras al servicio para los usuarios y a las remuneraciones para sus trabajadores, funcionó con cada vez mayores problemas financieros y operativos hasta el desmantelamiento de los tranvías en 1944. Conviene reflexionar sobre la estructura y objetivos de una cooperativa para evaluar si la Cooperativa de Tranviarios de Guadalajara contaba con los elementos que demandaban los tranvías para funcionar redituablemente.

La cooperativa tiene como característica principal precisamente “la cooperación entre sus miembros para alcanzar beneficios económicos y sociales, tanto en lo individual como a favor del grupo de personas participantes en la sociedad” (Aguilar, 2001, p. 254), lo cual no se diferencia radicalmente de otras sociedades mercantiles, pero en su organización radican las

particularidades, de las cuales las principales son: la participación de todos los asociados en una asamblea donde se cuenta con voz y voto en las decisiones de la cooperativa y la distribución de los beneficios generados por ésta.

Dentro de la ideología del cooperativismo se ha contrapuesto la jerarquía de las empresas mercantiles capitalistas con la participación democrática que, en la teoría, ofrecen las cooperativas, así como la relación directa entre el desempeño de la cooperativa y la retribución que recibe el asociado frente al salario que ofrecen las empresas. Como contrapartida se presupone que el trabajador cooperativista debería laborar con mayor esfuerzo, al ser directamente operario y beneficiario del patrimonio de la sociedad, o como se reportaba al constituirse la Cooperativa de Tranviarios de Guadalajara, “reunidos en un solo grupo, van a poner todo su empeño por lograr pronto la prosperidad y engrandecimiento de la negociación de transportes que acaba de ser puesta en manos de los obreros” (“Los tranviarios lograron ayer decisivo avenimiento”, *El Informador*, 5 de febrero de 1936).

La realidad es que, si bien podía esperarse que la operación de los tranvías se restableciera al hacerse cargo de la empresa los mismos trabajadores, libres en apariencia de conflictos con los antiguos patrones, la dedicación o compromiso moral, por sí solos, no podían solucionar los problemas que, a nivel mundial, enfrentaron casi todas las empresas que operaban con tranvías el servicio de transporte público. El más agudo de los problemas era, desde luego, el financiero, que ya había acosado a su antecesora, la Occidental de Transportes y que también era el “talón de Aquiles” de la Mexico Tramways. Una cooperativa puede atraer capitales si incorpora más socios, o si éstos compran certificados de aportación, pero no ofrece las mismas perspectivas de beneficio a los socios inversores que una empresa “común” que puede colocar sus bonos en el mercado de valores. Si la cooperativa obtiene beneficios resultantes de su buen desempeño, una parte se destina a inversión en mantenimiento, pero una

parte significativa se distribuye entre los socios, por lo que depende, tanto o más que la empresa capitalista, de su operación eficiente.

La operación de los tranvías de Guadalajara en el período cooperativista sufrió por la desinversión acumulada en mantenimiento de vías y vehículos, por el retiro de vías contemplado por la Hidroeléctrica y realizado por la Occidental de Transportes que significó la reducción de las líneas potenciales a explotar, por la competencia ruinosa que las cooperativas de autobuseros y la cada vez más fuerte Alianza de Camioneros ejercían contra ella. La Cooperativa de Tranviarios no estaba en condiciones de rehabilitar todo su parque vehicular ni de restaurar las vías deterioradas, mucho menos de expandir el servicio, por hallarse en un mercado competido y sin adecuadas regulaciones, por el difícil momento que atravesaba la economía nacional y mundial, y por la tendencia en la tecnología del transporte, donde los medios ferroviarios (ferrocarril y tranvía) eran cada vez menos competitivos frente al transporte automotor.

Al comparar el desempeño de la Mexico Tramways y las distintas organizaciones que ofrecieron el servicio de tranvías en Guadalajara (la Hidroeléctrica, la Occidental y la Cooperativa) podemos ver algunos puntos en común, así como algunas diferencias que se pueden atribuir a las diferencias en organización y estructura empresarial. El hecho incontrovertible es que, mientras la Cooperativa de Tranviarios de Guadalajara había finiquitado la operación de sus tranvías y formado otra organización para operar con autobuses, la Mexico Tramways siguió funcionando hasta que se decretó su incautación y la caducidad de sus concesiones por el gobierno federal, lo cual motiva a preguntar, ¿por qué se permitió el deterioro de la empresa tapatía mientras que en el caso capitalino se juzgó que el Estado podría asumir la operación del transporte público por tranvías?

Primeramente, hay que destacar que, hasta mediados de los años veinte, ambas empresas eran propiedad de capitalistas extranjeros, al ser adquirida la MT por el holding Sidro,

que dependía a su vez del consorcio Sofina, mientras la Hidroeléctrica había sido vendida a una empresa estadounidense. Sin embargo, la Compañía Hidroeléctrica cedió a la Occidental de Transportes los permisos para operar los tranvías, con lo que quedó desvinculada la empresa de generación de energía de la tranviaria, mientras en la Ciudad de México siguieron relacionadas hasta la década de 1930. La Occidental comenzó con optimismo, pero atravesó por problemas financieros que la llevaron a la quiebra, mientras la Mexico Tramways pudo apoyarse en el mejor desempeño de su empresa hermana para continuar operando hasta 1945.

Segundo, y derivado del punto anterior, las empresas de tranvías eran (para la década de 1940) mucho menos atractivas a la inversión que las de generación de energía eléctrica, a menos que funcionaran “en tándem”, cada vez sería más complicado convencer a los capitalistas de adquirir sus bonos o acciones, como lo señala Leidenberger (2011). El mercado del transporte urbano era cada vez más competido, no sólo por los autobuses sino también por la mayor penetración de los automotores privados de pasajeros y carga, mientras que el consumo de energía eléctrica iba en ascenso, y la innovación tecnológica en generación y distribución ofrecía mejores retornos a la inversión. Quizás la asociación mantenida entre la MT y la MLP pudo alargar el ciclo de vida de aquella, mientras que la empresa de Guadalajara, limitada a administrar una red disminuida y maltrecha, sólo tenía un oscuro destino frente a sí.

Conclusiones

En este capítulo se presentaron las trayectorias de las empresas de tranvías de Guadalajara y Ciudad de México, entre los períodos 1900-1944, de manera paralela y comparando algunas características que se consideraron podrían constituir variables que podrían apuntar a una explicación de su éxito o fracaso durante su administración privada que pudo derivar en la estatización o su entrega a los trabajadores para administrarla bajo la forma de la cooperativa. Se reflexionó sobre la estructura del mercado de transporte público urbano, sobre la forma de

propiedad de la empresa y su vinculación con el sector energético, factores que pertenecen al ámbito estrictamente empresarial pero que también son procesos históricos sujetos a condiciones políticas, económicas, tecnológicas y culturales.

Para empezar, la adopción relativamente rápida de la tracción eléctrica en los tranvías en México resalta en contraste con la tardía y titubeante construcción de los primeros ferrocarriles, antes de las administraciones de Porfirio Díaz y Manuel González. Se puede atribuir a la consolidación de empresas de tranvías, que dominaban el naciente mercado de transportación urbano de pasajeros y carga, con vinculación al sector inmobiliario y a las clases empresariales locales y nacionales, las cuales eran atractivas a los capitalistas mexicanos y extranjeros. La figura de Frederick Stark Pearson resalta como un emprendedor visionario que, mediante la figura de la compañía autónoma, integró generación de energía eléctrica con transporte tranviario, pero su triunfo empresarial fue hecho posible tanto por los capitales susceptibles de ser invertidos en el país y el conocimiento organizativo y técnico creado por las sociedades europeas y norteamericanas como por la oportunidad que presentaba una sociedad en tránsito hacia el capitalismo, receptiva a las formas organizativas innovadoras debido a la importancia atribuida por las administraciones liberales al progreso económico y material. No debe extrañar que, coincidiendo la expansión capitalista de finales del siglo XIX y principios del XX, los tranvías alcanzaran su mayor extensión y mejor desempeño en toda su trayectoria.

La Revolución Mexicana significó un punto de inflexión en el desempeño de las empresas de tranvías, no sólo por la destrucción material y la crisis económica atribuible a la fase armada del conflicto, sino por la transformación al ambiente institucional y social que se generó en los años entre 1917 y 1940, en el período que se conoce hoy día como Posrevolución pero que, en su momento se consideraba la prolongación de la Revolución Mexicana, hecha gobierno. Como Leidenberger señalaba en *La historia viaja en tranvía*, se había construido una

nueva “cultura política”, en la cual los empresarios, trabajadores y usuarios del servicio, ya no ocupaban el mismo sitio en la arena pública y en el trato cotidiano que con anterioridad al conflicto. Las empresas, sus trabajadores y usuarios no eran actores abstractos sino sujetos históricos, con motivaciones complicadas y cambiantes, por lo que se debe trascender la explicación puramente teórica por la conjunción de elementos económicos y políticos que plantean las escuelas institucionales de la historia económica.

La transformación tecnológica, que al adoptarse la tracción eléctrica había originado el auge de las empresas de tranvías, planteó desafíos muy complejos cuando los vehículos de combustión interna se expandieron y se volvieron ubicuos, fuera como autobuses de pasajeros o “camiones”, como automóviles particulares o de alquiler o como camiones de carga. Si el período de las administraciones Díaz y González (e incluso la Revolución Mexicana) se conceptúan como la era dorada del ferrocarril, y por extensión, del tranvía, el resto del siglo XX sería la era del vehículo automotor. Si bien la connivencia entre gobiernos posrevolucionarios populistas y organizaciones de autobuseros politizados actuó en contra del monopolio tranviario en las décadas de 1920 y 1930, al verificarse el desplazamiento del tranvía en muchas otras sociedades con procesos sociales diferentes a los experimentados en México podría darse mayor peso a la rentabilidad del autobús como medio de transporte de pasajeros, aun si en sus inicios los “camiones” operaran de forma precaria o fueran mal vistos por el público usuario.

¿Qué perspectivas de éxito ofrecían las empresas de tranvías a mediados del siglo XX? Se podría pensar que el reemplazo de sus “trenes urbanos” costosos y demandantes de infraestructura por autobuses habría reducido sus costos que, acorde con Liehr y Leidenberger (2006), fueron superiores a sus ingresos por varios años seguidos, de manera que el negocio del transporte público fuera costeable por sí mismo. Sin embargo, la oposición que sostuvieron los competidores camioneros y los mismos trabajadores tranviarios a la sustitución de los

tranvías fue insuperable, e incluso en el caso de Guadalajara, donde la Compañía Occidental de Transportes operó ambos modos de transporte, la operación conjunta fue problemática y fracasó para 1944. Fuera bajo la forma de organización empresarial de la compañía por acciones o la cooperativa, las empresas de tranvías enfrentaron dificultades para capitalizarse y ser redituables sin integración con la generación de electricidad, lo cual no era sostenible a largo plazo.

Vistos estos antecedentes y descritas las características de las empresas que se consideraron más relevantes, se debe proceder al estudio de los otros actores que intervinieron en el funcionamiento del transporte público por tranvías, por una parte, los trabajadores organizados y posteriormente, las nuevas instituciones surgidas a partir del final de la Revolución Mexicana, que alteraron el entorno institucional en que se desarrolló el transporte público urbano.

Capítulo 2

Los trabajadores organizados: actividad política de los trabajadores y su capacitación técnica y laboral

En este capítulo se examina la relación entre los trabajadores y las compañías de tranvías a lo largo de sus distintos esquemas de propiedad como empresa privada, cooperativa o empresa paraestatal, poniendo énfasis en el proceso de organización de los trabajadores en asociaciones constituidas para la defensa de sus intereses y representación frente a la empresa o el gobierno, es decir, sindicatos, mutualidades, federaciones y confederaciones de trabajadores. Se reconstruye una trayectoria de los trabajadores organizados de los tranvías en Guadalajara y Ciudad de México, desde los años finales de las administraciones porfirianas, pasando por la Revolución Mexicana y finalmente durante la reconstrucción institucional emprendida por el partido revolucionario hasta la década de 1940. Se analizan las características organizativas y políticas de las asociaciones de trabajadores y su relación con las empresas y el gobierno. Además, se buscará explicar cómo los trabajadores de tranvías y ferrocarriles adquirieron gradualmente los conocimientos técnicos para escalar en la jerarquía empresarial, desde una posición inicial como obreros poco calificados, hasta encontrarse en puestos de supervisión y mandos medios. Este aprendizaje paulatino pudo haber contribuido a su fuerza relativa como

actores políticos, al entenderse sus industrias como fundamentales en el sistema económico, pero también pudo constituir una condición favorable para la estatización de las empresas.

Se debe partir de la historiografía de los trabajadores organizados en México para comprender a dichas asociaciones como actores políticos además de como factores de la producción. Los estudios sobre los trabajadores proporcionan modelos y teorías para conceptualizar y entender su conformación y actuación, pero también esas reflexiones son construcciones conceptuales propias de una época histórica y un entorno político y cultural específico. En parte, este capítulo busca hacer una crítica de la historiografía del “movimiento obrero”, fuertemente influida por consideraciones ideológicas y modelos históricos centrados en la clase social que suelen prestar menor atención a las diversas condiciones propias de cada localidad y a la agencia de los dirigentes y seguidores de las asociaciones de trabajadores. No se rechaza por entero dicho esquema otrora predominante en la historia del trabajo, por cuanto algunos grupos sindicales empleaban la retórica de la lucha de clases en sus comunicaciones internas y al dirigirse a la opinión pública, además de emplear estrategias inspiradas en tales modelos ideológicos, pero se da cabida a otras perspectivas que reflejan la diversidad de los grupos de trabajadores a lo largo del tiempo.

Este capítulo busca señalar las similitudes y diferencias entre ambos casos, por medio de un análisis comparativo detallado en el que se distingan variables claves de las distintas asociaciones, instituciones y grupos que puedan explicar por qué las empresas de transporte público urbano ferroviario (tranvías) perdieron competitividad y fueron posteriormente adquiridas por el Estado o alguna asociación de trabajadores. Se concibe a las asociaciones de trabajadores como actores centrales en el proceso operativo de las empresas, pero también en la escena política local y nacional, en dinámica relación con las instituciones sociales y políticas durante un período de crisis económica, desarrollo tecnológico y tensión ideológica.

Introducción

En el México del tardío siglo XIX se observó un proceso de organización de los trabajadores concomitante al desarrollo de grandes empresas industriales, análogo al experimentado por países industrializados con anterioridad, como Gran Bretaña, Francia y los Estados Unidos. Las asociaciones de trabajadores de la época liberal (la República Restaurada y el llamado Porfiriato) asumieron diversas posturas ideológicas y métodos de organización, desde el apoyo mutuo entre trabajadores necesitados (“mutualidades”) hasta la presión a los patrones para mejorar las condiciones en el lugar de trabajo y las remuneraciones salariales. La reacción de las autoridades y las empresas a las actividades sindicales durante el período porfiriano fue la presión para disuadir a los organizadores o simpatizantes, el despido, el encarcelamiento o la represión violenta. Algunos gremios fueron más susceptibles a la retórica de la lucha de clases y a la denominada “acción directa”, y lograron constituirse en grupos de interés¹⁰ gracias a la concentración de grandes números de trabajadores en algunas industrias de ciertas localidades, pese a ser una relativa minoría dentro de la población trabajadora de México, mayormente conformada por trabajadores agrícolas. De los transportes modernos que se extendieron por la república mexicana a finales del siglo XIX, los ferrocarriles fueron uno de esos ramos fabriles donde la organización laboral fue particularmente fuerte, aún a pesar de la presión ejercida contra ellos por empresas y gobierno, lo cual correspondió al número de trabajadores con que contaba dicha industria y a su relevancia en el aparato productivo del país, debido al monto de sus inversiones y a su papel en el transporte y distribuciones de materias primas y bienes.

Los tranvías de Guadalajara y Ciudad de México fueron escenario temprano de la organización sindical, la que trascendió el ámbito puramente empresarial-laboral y se fundió

¹⁰ Aunque la historia de las asociaciones laborales ha tendido a ver la actividad política de los sindicatos industriales desde la perspectiva de la clase social, este capítulo considera que la categoría “grupo de interés” es más neutra políticamente y explica situaciones los conflictos al interior de los sindicatos o entre distintas federaciones sindicales, o su negociación con el Estado o las empresas, sin referir a una hipotética “identidad de clase”.

con los conflictos políticos durante y después de la Revolución, estableciendo alianzas con algunos actores y uniéndose o separándose de otras asociaciones laborales. Lejos de la anhelada “unidad de la clase obrera”, los trabajadores participaron en distintas agrupaciones, cuyos principios ideológicos y objetivos tácticos diferían o incluso se oponían entre sí, no sólo en el discurso sino incluso físicamente, en confrontaciones violentas en las calles que menudearon durante la década de 1920.

Las huelgas suelen surgir por desacuerdos en el ámbito laboral, sea por condiciones de trabajo insatisfactorias, remuneraciones que el sindicato considera insuficientes o incluso trato denigrante por parte de la jerarquía empresarial, lo que puede derivar en una interrupción de actividades para ejercer mayor presión sobre la empresa. Sin embargo, no es la única acción a la que pueden recurrir las organizaciones de trabajadores para conseguir mejoras colectivas e individuales, pues buena parte del trabajo político que realizan no trasciende el ámbito inmediato de los trabajadores o el funcionamiento interno de la empresa. Un ejemplo de ello es el proselitismo y la labor de convencimiento que se debe realizar para conseguir más afiliaciones al sindicato, o para que los agremiados acepten tomar una acción definida, como irse a la huelga. También las interacciones entre los representantes de los trabajadores con la empresa, con otras asociaciones de trabajadores y con instituciones gubernamentales deben ser analizadas como parte de la dinámica social entre los actores.

Según Leidenberger (2011), la primera gran huelga de tranviarios estalló en 1911, unos meses después de la renuncia de Porfirio Díaz y Ramón Corral a la presidencia y vicepresidencia de la República, respectivamente. Esta huelga “paralizó casi por completo el principal medio de transporte de la capital durante casi una semana” (Leidenberger, 2011, p. 85) al interrumpir la mayor parte del tráfico de pasajeros y mercancías en la ciudad y su área circunvecina. En la década siguiente, según el mismo autor, las huelgas fueron recurrentes y

de mayor duración, así se registraron grandes conflictos en 1921, 1922, 1923 y 1925, que duraron entre 6 y 15 días.

De la Torre, sin embargo, hace notar dos huelgas anteriores a la de 1911: una, en 1889, para protestar, entre otras cosas, “que los conductores ganasen la misérrima suma de diez centavos por hora de trabajo, lo mismo de día que de noche”, como también las jornadas de trabajo de más de catorce horas diarias. Otras manifestaciones en 1901 y 1905 denunciaban, además de las jornadas extenuantes y los salarios insuficientes, las penalizaciones salariales por errores en el trabajo o el cobro al empleado de su uniforme (De la Torre, 2018, p. 729). De cualquier manera, la recurrencia de huelgas y protestas era indicativa de la inconformidad de los trabajadores con sus condiciones de trabajo, por más que la empresa tomara represalias o se reprimiera a los huelguistas.

En Guadalajara, la primera gran huelga de tranviarios ocurrió en 1916, “cuando la llamada Unión de Obreros y Tranviarios de Guadalajara obtuvo el apoyo de la Casa del Obrero Mundial (COM), a la cual previamente se afilió para enfrentar a la Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala en busca de incrementos salariales” (Alvizo, 2013, p. 185). Esta huelga se debe comprender en el entorno de conflicto civil, de severas tensiones políticas y económicas derivadas de la reciente lucha entre facciones revolucionarias, que había ocasionado descomposición cívica, carestía e inflación en gran parte del país. En este entorno de confrontación social y desorden político, los trabajadores organizados habían alcanzado influencia considerable en la escena política y al interior de las empresas, de una manera impensable antes de 1910.

Como se ha visto en el primer capítulo, la Revolución Mexicana en sus diversas fases alteró profundamente las relaciones entre actores políticos individuales y colectivos, incluidas las empresas de tranvías y sus trabajadores. Al quiebre de las dictaduras porfiriana y huertista sucedió una época de indefinición y guerra civil en la cual algunas organizaciones de

trabajadores pudieron aprovechar y obtener beneficios al apoyar a alguno de los bandos en disputa. Un ejemplo claro de dicha situación fue la ya mencionada Casa del Obrero Mundial, que tras aglutinar a buen número de asociaciones de trabajadores emergentes estableció una alianza con los constitucionalistas a los cuales apoyaron en su lucha contra las fuerzas zapatistas y villistas. Según Escobar,

La COM se sumó al pacto [con Carranza] decididamente: organizó los batallones rojos y luchó con las armas en la mano del lado de Carranza y Obregón. Entre 7 000 y 10 000 personas, incluyendo esposas e hijos de los obreros, abandonaron la Ciudad de México en marzo de 1915 para sumarse a la guerra (Escobar, 2021, p. 34).

Tras esa insólita alianza táctica con las tropas del “burgués” Carranza sobrevino una oleada de manifestaciones de trabajadores (entre las cuales estuvo la huelga de tranviarios en Guadalajara arriba mencionada) y seguidamente su condena y represión por las fuerzas del recién conformado estado, con métodos policiales y encarcelamiento de sus líderes y operadores.

La siguiente década (1920 a 1930) también se caracterizó por la abundancia de conflictos políticos y dificultades económicas, si bien la destrucción material y humana fue algo menor a los años anteriores de lucha armada generalizada en México. El grupo en el poder, que orbitaba en torno al general Álvaro Obregón buscó consolidar instituciones estatales que reconstruyeran la economía del país, pero acorde con los postulados de justicia social de la Revolución, para lo cual tuvo que establecer alianzas con distintos grupos, entre ellos los trabajadores organizados. Otros grupos externos al bando en el poder, pero también algunos allegados al mismo, disentían en forma o fondo de ese objetivo, y buscaron obstaculizar el proceso de diversas maneras, sin excluir la violencia armada.

En 1921, por ejemplo, los tranviarios del Distrito Federal se fueron a la huelga en protesta por el despido de uno de sus agremiados, pues

El 8 de diciembre, los trabajadores suspenden las labores, ocupan los talleres de Indianilla y piden a Gasca [gobernador del Distrito Federal] que la policía no intervenga. El día 12, fiesta religiosa importante, día de gran circulación, se efectuó un paro de protesta que sería continuado en los días siguientes. Los tranviarios pedían la reinstalación de León [secretario del Sindicato, despedido] y la separación del superintendente de los talleres, con el apoyo militante de los panaderos y molineros de trigo (Rodríguez, 1980, p. 6).

Mientras tanto, los tranviarios de Guadalajara presionaron en 1925 a la Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala para aceptar firmar el contrato colectivo de trabajo, con el que esperaban mejorar sus remuneraciones salariales, derechos de antigüedad y seguridad laboral. Ante la amenaza de un paro de labores de los tranviarios con el apoyo de los trabajadores de los talleres de la compañía, ésta cedió ante las demandas (Alvizo, 2013, p. 188). Sin embargo, el incumplimiento de algunos acuerdos por la empresa y las demandas de aumentos salariales por los trabajadores condujeron a nuevos paros hasta mediados de 1926. La adquisición de la Hidroeléctrica por accionistas estadounidenses no detuvo los conflictos entre trabajadores y empresas, pues continuaron sucediendo incluso después de 1928, cuando la Compañía Hidroeléctrica vendió los tranvías a la empresa que operaba los autobuses en la ciudad, la Compañía Occidental de Transportes.

Se debe prestar atención a la afiliación de los respectivos sindicatos de tranviarios a las confederaciones sindicales, no sólo porque la pertenencia a una u otra obedecía a la compatibilidad ideológica (pues hubo centrales anarco-comunistas, católicas, allegadas al

grupo revolucionario sonoreense, etc.) sino por las posibilidades de cooperación y apoyo al interior de dichas asociaciones, así como por las transacciones que se debían realizar para obtener el apoyo de las cúpulas sindicales. Entre las principales confederaciones sindicales de la década de 1920 destacaron la Confederación Regional Obrera Mexicana (CROM), simpatizante del caudillo Álvaro Obregón; la Confederación General de Trabajadores (CGT), de orientación anarco-comunista; la Confederación Nacional Católica del Trabajo (CNCT) (Escobar, 2021, p.42) y en Jalisco, la Confederación de Agrupaciones Obreras Libertarias de Jalisco (CAOLJ).

La Confederación Regional Obrera Mexicana se conformó a partir de 1918, con presupuestos ideológicos muy cercanos al sindicalismo colectivista, pero con el paso del tiempo se fue aproximando al grupo sonoreense, liderado por Álvaro Obregón y sus partidarios Adolfo de la Huerta, Plutarco Elías Calles, entre otros. Su apoyo al Plan de Agua Prieta, con que Obregón logró hacerse del poder, significó el ascenso político de ese grupo gracias al favor de las autoridades vinculadas. Esta alianza entre confederación obrera y autoridades gubernamentales fue útil a ambos bandos, pues según Escobar, existió entre ellos “una relación clientelar que sirvió para enfrentar la competencia de otras organizaciones sindicales y otros partidos políticos y que, por lo tanto, la hizo dependiente [a la CROM] de los favores del caudillo gobernante” (Escobar, 2021, p. 43).

En contraste, la CGT jamás reconoció la validez del Estado como institución, acorde con su ideología anarco-comunista o “libertaria”.

No queremos más ser traicionados por los gobiernos; todos son iguales, aunque se llamen monarquistas, republicanos o socialistas. Por esta razón somos ANTIESTATISTAS. Ya 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. (*Sagitario*, 20 de marzo de 1926, p. 4, citado en Rodríguez, M. (1980), *Los tranviarios y el anarquismo en México, 1920-1925*, Puebla, Universidad Autónoma de Puebla, p. 46).

Según Rodríguez, a principios de la década de 1920, los tranviarios del Distrito Federal se alinearon principalmente con la CGT, lo que concuerda con la postura reivindicativa y radical que adoptaron en sus movilizaciones, su organización y las declaraciones públicas que han trascendido en los documentos. Los tranviarios de Guadalajara, como se ha visto, se habían adherido a la Casa del Obrero Mundial a mediados de la década anterior, y hacia 1925 se afiliaron a la CAOLJ pues, según Alvizo (2013, p. 188) “el secretario general de la CAOLJ, Esteban Loera, condicionó su respaldo [a las demandas del sindicato] a que los tranviarios se adhirieran a dicha confederación. Tanto la CGT como la CAOLJ defendían la “acción directa” como método para conseguir sus objetivos y utilizaban una retórica clasista, postulando la unidad de la “clase obrera” frente a los estratos privilegiados y poderosos, en una posición clásica de extrema izquierda o comunismo libertario.

Sin embargo, pese a los deseos más profundos de los dirigentes sindicales e ideólogos de la izquierda, los trabajadores no se inscribieron exclusivamente en las asociaciones de tintes colectivistas. Una corriente dentro del universo sindical en México fue el llamado sindicalismo “blanco” o católico, inspirado por las políticas sociales de la Iglesia codificadas en diversas encíclicas a partir de la célebre *Rerum Novarum* de León XIII. Estas asociaciones laborales de corte católico se oponían al anticlericalismo de los gobiernos posrevolucionario (en particular durante el gobierno de Elías Calles) y también de las asociaciones “rojas” e incluso las “oficialistas”, que incluso en un estado considerado “conservador” como Jalisco, militaban abiertamente en favor de la educación socialista y la “desfanatización” de la sociedad.

En la historiografía sobre el sindicalismo en México prevalece la idea de que el sindicalismo “oficial” desplazó al “libertario” con la cooperación de los gobiernos revolucionarios, obteniendo algunas ventajas para sus afiliados, pero sobre todo para sus líderes, como Luis Napoleón Morones, quienes lograron candidaturas para distintos cargos en los partidos vinculados a la élite revolucionaria, además de facilidades para sus negocios particulares. Los sindicatos “oficiales” no eran tan intransigentes como los “rojos” (anarco-comunistas) en sus demandas a las empresas, sino más bien pragmáticos y contaban con el apoyo tácito o abierto de las autoridades, con las que llevaban una relación de tipo “clientelar”, intercambiando su apoyo electoral por la tolerancia a sus movilizaciones. Sin embargo, eso no significa que los sindicatos “amarillos” u oficialistas fueran sumisos o plegadizos frente a las autoridades y mucho menos ante las empresas, pero seguían estrategias menos confrontativas (negociación, protestas y paros laborales en lugar de “acción directa”) para pugnar por sus expectativas.

La huelga de los tranviarios radicales de la Ciudad de México, en 1923, representó un punto álgido de la “lucha” sindical, en particular por el enfrentamiento entre sindicalistas de la CGT con soldados que resguardaban un tranvía, que al terminar con varias bajas entre aquéllos pasó a la historia como la “masacre de Uruguay”, por el nombre de la calle en que ocurrió. Según Rodríguez, el conflicto de 1923, y la subsiguiente represión por parte del gobierno, fue el principio del fin para los tranviarios radicales afiliados a la CGT:

Fue así como se desintegró el movimiento huelguístico de 1923, y a partir de él la fuerza de las tendencias cegetistas dentro del sindicato de los tranviarios. El golpe a éstos ocasionó amplias movilizaciones dentro de la CGT, sin embargo, se vio su fragilidad y su desconcierto ante las tácticas cromistas y la brutalidad de la política gubernamental (Rodríguez, 1980, p. 24).

El sindicato vinculado a la CGT perdió gran parte de su fuerza merced a los despidos de sus miembros y la amenaza de la represión gubernamental. Al mismo tiempo, la CROM impulsó la creación de un sindicato que además de incorporar a la mayoría de los trabajadores de los tranvías, fuera reconocido como el único representante del gremio tanto por México Tramways como por el gobierno. La Unión Sindicalista de Empleados y Obreros de Tranvía, conocida como “Unión”, fue instrumental para el fracaso de la huelga de los tranviarios radicales en 1923, según Leidenberger (2011, p. 96) y tras cambiar su denominación a Alianza de Empleados y Obreros de la Compañía de Ómnibus y Tranvías de México (llamada popularmente “Alianza”), se alió con la élite revolucionaria. El apoyo de los tranviarios radicales a la rebelión del expresidente Adolfo de la Huerta agudizó aún más la aversión del grupo obregonista a dicho sindicato.

En Jalisco también fueron desplazados los comunistas de las asociaciones sindicales principales, pese a que el gobernador José Guadalupe Zuno procuró conformar organizaciones de trabajadores independientes de la CROM. Zuno demostró ser hostil a la Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala, y con acciones y declaraciones emitió su apoyo a la “clase obrera”, nada fuera de lo común entre líderes políticos de la época en los estados de México. Según un editorial de *El Informador*, “el gobierno del Estado está empeñado en una lucha encarnizada contra una compañía extranjera que tiene invertidos en el servicio de luz, fuera y tranvías, diez o doce millones de pesos. Es decir, es probablemente la negociación más importante que existe en nuestro Estado” (“Sección editorial”, *El Informador*, 14 de agosto de 1923).

En 1923, por ejemplo, se suspendió la circulación de los tranvías pues, según el gobierno, debían transitar por el lado derecho con el fin de uniformar el tráfico urbano (“Intempestivamente fue suspendido ayer el tráfico de tranvías”, *El Informador*, 18 de junio de

1923). En la mayoría de las ciudades del mundo (incluso la Ciudad de México) las vías de ferrocarriles urbanos no eran tendidas en una misma orientación respecto a las vialidades en que corrían, en algunos casos lo hacían por la derecha o la izquierda o bien por el centro de la calle. La Compañía Hidroeléctrica reclamó la disposición pues cambiar todas las vías de Guadalajara era imposible por su costo y complejidad técnica, y al pretender el gobernador que la suspensión del servicio había sido decidida unilateralmente por la empresa, ésta respondió que

Cierto es que de la lectura de los oficios arriba transcritos no se desprende que el señor Gobernador haya dicho franca y expresamente que se paralizara el tráfico, pero una verdad bajo el dominio del sentido común es que quien ordena que un sistema de tranvías tome “su derecha” en un plazo perentorio de uno a quince días, en el fondo no se ordena otra cosa que la paralización del tráfico (“Remitidos de la Cía. Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala, S. A.”, *El Informador*, 23 de junio de 1923).

Según Alvizo, ante la continua movilización de los trabajadores organizados y la difícil relación con el gobierno estatal, los dueños de la Hidroeléctrica habrían decidido “deshacerse” del servicio de tranvías, que fue vendido a accionistas norteamericanos, primero, y después a la competencia, la Compañía Occidental de Transportes, que operaba los autobuses del transporte público (Alvizo, 2013, p. 191). Alegando dificultades financieras, las empresas de tranvías cesaron a buena parte de su personal, lo que además de causar indignación entre los trabajadores organizados le restaba poder al sindicato frente a la compañía. Los rumores, no del todo sin fundamento, sobre la inminente sustitución de tranvías por autobuses,

contribuyeron al temor y molestia de los trabajadores tranviarios, que buscaron inclinar la opinión pública a favor de la conservación de dicho medio de transporte.

La década de 1930 fue particularmente difícil para los trabajadores de los tranvías de Guadalajara y Ciudad de México, como lo fue para la vasta mayoría de la población, mexicana y en el resto del mundo. La Gran Depresión resultante de la caída de la bolsa en Nueva York impactó la economía de países ricos y pobres por igual, al transmitirse del ámbito financiero al productivo y comercial con severas consecuencias para el intercambio mundial, el nivel de vida de la población y las finanzas de los gobiernos. Las exportaciones e importaciones de materias primas, bienes de capital y aún los capitales se redujeron al mínimo, millones de personas perdieron su empleo, sus negocios o su patrimonio, y los gobiernos no lograron detener la debacle ni reactivar la economía durante buena parte de la década. En este contexto complicado para las clases trabajadoras, las reclamaciones de los trabajadores se incrementaron en tono e insistencia, al considerar infundados las justificaciones empresariales de dificultades financieras:

Si la situación tan desastrosa porque atravesamos los trabajadores de la Compañía Occidental de Transportes fuera un reflejo de la crisis económica que prevalece en el mundo, la soportaríamos con la resignación con que se soportan las consecuencias de problemas cuya resolución no tenemos al alcance; pero como nuestra situación, según se ha demostrado ante Ud. [el gobernador de Jalisco] y la opinión pública, es el resultado de maniobras sin nombre llevadas a cabo por malos gobernantes en asqueroso contubernio [sic] con una Empresa que no se sacia de acumular oro en sus arcas y que se llama “Eléctrica Chapala” [...] (Guzmán, A. “A guisa de Editorial. Sr. Gobernador”, en *El Tranviario*, 1 de enero de 1933).

A la crisis económica, manifiesta en pérdida de empleos, carestía de bienes elementales y pérdida del poder adquisitivo se sumó la declinante competitividad de los tranvías dentro del mercado del transporte urbano. Como ya se explicó, la literatura sobre el tema atribuye a la competencia de los autobuses urbanos una parte de la responsabilidad de dicha disminución de la participación de los tranvías. Pese a pertenecer, en teoría, al mismo estamento (la llamada clase obrera), tranviarios y choferes de autobuses desarrollaron un antagonismo muy agudo a lo largo de la década de 1920, que no se solucionó en el decenio siguiente. Dicha rivalidad era manifiesta, entre otras cosas, por los constantes choques entre tranvías y autobuses, que según Leidenberger, era deliberada, pues los tranviarios buscaban dañar los autobuses, menos voluminosos y sólidos que sus tranvías. De cualquier forma, los tranviarios y los camioneros se vieron respectivamente como competidores, y buscaron el favor de las autoridades para obtener ventajas para su operación cotidiana.

Fue a partir del cambio de década entre los veinte y treinta cuando las trayectorias de los sindicatos de tranviarios de Guadalajara y Ciudad de México divergieron, de forma similar a la diferencia en desempeño entre las empresas de tranvías. La “Alianza” de los tranviarios afiliados a la CROM había sido reconocida como representante legal único de los trabajadores, bajo presión gubernamental hacia la empresa (Liehr y Leidenberger, 2006, p. 289) y no hubo necesidad de huelgas durante diez años (1925-1935), posiblemente porque el sindicato obtuvo mejores términos salariales y laborales para sus afiliados con el apoyo del gobierno. Las demandas de mejores salarios, que se incrementaron en recurrencia y efectividad a partir de mediados de la década de 1930, influyeron decisivamente en el desempeño de la empresa, pues según Liehr y Leidenberger (2006, p. 296), “el crecimiento dramático de los gastos reflejó más bien los continuos aumentos de los sueldos demandados por la poderosa Alianza, así como las adiciones en los costos de los insumos”. Cuando la México Tramways esgrimía sus maltrechas finanzas para negarse a proporcionar aumentos salariales, la Alianza respondía que dichos

argumentos eran sólo excusas y que en realidad la empresa lograba ganancias extraordinarias que repatriaba al exterior.

Por el contrario, en Guadalajara los tranviarios afrontaron dificultades y retos, que influyeron en una mayor confrontación con la empresa, pero también derivaron en conflictos al interior del gremio. El sindicato logró algunas ventajas económicas, así por ejemplo, en 1926 obtuvo el compromiso de la Hidroeléctrica de entregar un subsidio anual a los trabajadores (“Terminó ayer el conflicto en la Hidroeléctrica”, *El Informador*, 9 de enero de 1926) y tras el proceso de liquidación de la Compañía Occidental de Transportes, los tranviarios recibieron en 1935 \$159,387 a cuenta de sueldos y compensaciones adeudadas por dicha empresa dueña de los tranvías (“El juez primero de distrito resuelve en el juicio de quiebra de la Cía. Occidental de Transportes, S. A.”, *El Informador*, 24 de septiembre de 1935).

Sin embargo, hubo constantes conflictos intergremiales, que según Alvizo (2013, p. 194) obedecían a la oposición ideológica entre trabajadores de la corriente “blanca” o católica, más proclive a los acuerdos con la empresa, y la “roja”, simpatizante del comunismo, más inclinada a la reivindicación constante de mejoras salariales y la retórica radical. Los tranviarios “rojos” reclamaban a sus colegas que no se incorporasen a las huelgas, lo que nulificaba su efectividad como presión a las empresas. Los despidos constantes contribuyeron al debilitamiento del sindicato como actor político y a la urgencia de alcanzar acuerdos o bien “conquistar” mejores términos para los trabajadores, pero no existía consenso en la manera de obtenerlos.

Estas disputas continuaron hasta el momento de la conformación de la Cooperativa de Tranviarios, que a partir de 1936 administró el servicio de tranvías. Ante la amenaza de la aplicación de la “cláusula de exclusión”, y de la no entrega del crédito gubernamental a los tranviarios, los inconformes con las condiciones bajo las que se formaría la cooperativa formaron un sindicato alternativo, denominado por la prensa como “rojo”, el cual, no obstante,

se avino en última instancia a integrarse en la cooperativa, terminando así la división entre grupos de los tranviarios (“Los tranviarios lograron ayer decisivo avenimiento”, en *El Informador*, 5 de febrero de 1936).

Figura 7. Tranviarios en la estación de Indianilla durante una huelga, 1935



Fuente: Fondo Casasola, consultado en [Tranviarios en la estación de Indianilla durante una huelga | Mediateca INAH](#). Apréciase la cantidad de trabajadores y el ánimo festivo de la concurrencia.

De esta manera, hacia la década de 1940, los tranviarios de Guadalajara y Ciudad de México se encontraban en posiciones diferentes: por un lado, los tranviarios capitalinos (la “Alianza de Tranviarios”) se incorporaron al sindicalismo oficial, lo que resultó en mejoras sustanciales de sus salarios y condiciones de trabajo, aún a costa de la salud financiera de la empresa; mientras tanto, los tranviarios tapatíos se convirtieron en dueños de su medio de trabajo, al conformar la cooperativa que, hasta 1944, administró los tranvías.

¿Cómo se puede conceptualizar el surgimiento de las organizaciones de trabajadores tranviarios y el incremento de su influencia frente a la empresa privada y al gobierno? Es obvio

que una buena parte de esa transformación de su capacidad negociadora fue resultado de su intensa y duradera acción política, manifiesta en huelgas, protestas, declaraciones y negociaciones con la empresa privada y el gobierno. Pero también los logros (“conquistas”) y derrotas de estos grupos de trabajadores se incrustan en un entramado de relaciones políticas encausadas por las condiciones institucionales y culturales específicas de la sociedad en que actuaron.

Con el nombre de “corporativismo” se ha caracterizado el arreglo político entre el partido revolucionario y las asociaciones de trabajadores en México, entendido como “un sistema de representación de intereses en el marco del cual los actores son organizados en un número limitado de categorías funcionales, obligatorias, disciplinadas, jerarquizadas y al margen de toda competencia” (Schmitter, P. y Lembruch, G., 1979, *Trends towards corporatist intermediation*, citado en Bizberg, I., “La crisis del corporativismo mexicano”, en *Foro Internacional*, vol. 30, no. 4, abril-junio 1990). Este modelo de relaciones sociales, en el que las negociaciones y decisiones se elaboran y comunican a través de “corporaciones”, como los sindicatos y los clubes o partidos políticos, y no bajo el esquema clásico liberal donde el actor político o económico tiende a ser un individuo, resulta particularmente pertinente para el entorno mexicano y en particular para las relaciones entre trabajadores organizados y el Estado.

Otra propuesta teórica, que puede resultar complementaria a la explicación “corporativista” del sistema político posrevolucionario en México, es la “posición estratégica” de los sindicatos respecto al aparato productivo y frente a los demás actores políticos e institucionales. John Womack Jr. reflexionó extensamente sobre las perspectivas respecto al carácter “táctico” o “estratégico” de los trabajadores, en la historia social del trabajo. Para Womack, el uso de ese término no siempre fue respaldado por una definición formal que trascendiera la evocación metafórica de la actividad sindical como una “guerra entre el capital y el trabajo”, pero para algunos pensadores sociales y organizadores sindicales sí existió la

noción de la centralidad de algunas industrias y servicios para el funcionamiento de la sociedad capitalista (Womack, J. 2007, *Posición estratégica y fuerza obrera. Hacia una nueva historia de los movimientos obreros*, México, Fondo de Cultura Económica). Ya que, entre esos ramos productivos o de infraestructura destacaban los medios de transporte (sobre todo los ferrocarriles) y el sector energía, se puede adaptar como variable analítica para la explicación de las distintas trayectorias de los trabajadores tranviarios en Guadalajara y Ciudad de México.

2.1 Trayectoria de las asociaciones de trabajadores en México

No se puede dissociar a las organizaciones de trabajadores de los tranvías del conjunto de sindicatos, federaciones y confederaciones de trabajadores y empleados surgido de manera concomitante al proceso de industrialización en México desde finales del siglo XIX. De la misma forma, el análisis comparativo de su trayectoria debe tomar en cuenta las condiciones cambiantes del entorno político, institucional y económico, que pudieron influir en su capacidad para representar a los trabajadores frente a la empresa y a las instituciones estatales.

Las asociaciones de trabajadores no se formaron y expandieron al mismo tiempo en todas las ocupaciones o ramos productivos, ni atravesaron por idénticas fases de organización. En general, las industrias que contaban con mayor número de empleados, trabajando en un mismo lugar, o que tenían cierta capacitación o formación técnica superior, contaron con asociaciones de trabajadores más numerosas, mejor organizadas y más reivindicativas incluso antes de la Revolución Mexicana. Ejemplo de ello serían los trabajadores de la industria textil, los mineros y siderúrgicos, y los ferrocarrileros. Las huelgas de Río Blanco y Cananea, a las cuales se adhirieron una buena parte de los empleados, y que fueron reprimidas por la policía o las fuerzas armadas, son eventos decisivos de esa trayectoria de las asociaciones de trabajo e incluso forman parte de las efemérides de la historia oficial. Según De la Torre, las huelgas “en su mayoría estallaron en el Distrito Federal, mas hubo también buen número en Puebla,

Veracruz, Nuevo León, San Luis Potosí y Oaxaca, es decir, en las zonas más adelantadas fabrilmente” (De la Torre, 2018, p. 721).

La mayoría de los análisis de las organizaciones de trabajadores coinciden en la influencia mutua entre dichas asociaciones y los cambios políticos, económicos y culturales que se suelen englobar dentro de la Revolución Mexicana. Las asociaciones de trabajadores ya existían con anterioridad a dicho conflicto, pero tomaron parte activa en él, llegando a influir en el carácter de las instituciones surgidas en la etapa posbélica. También los trabajadores afrontaron condiciones favorables o adversas, sobre las cuales su capacidad de influir o beneficiarse fueron variables. Se podría decir que los trabajadores hicieron la Revolución, pero ésta también formó a los trabajadores como actores políticos, en opinión de Bortz y Águila,

Por supuesto, fue la Revolución general de México la que hizo posible la revolución de los trabajadores. Una condujo a la otra. Es inconcebible que los trabajadores industriales pudieran haber lanzado su revolución al margen del contexto de la Revolución nacional más amplia [...] [aunque] México no era Rusia, y el proletariado mexicano no era parte del proletariado europeo, versado en la tradición del marxismo, socialismo y anarquismo históricos (Bortz, J. y Águila, M., 2014, p. 28).

Solamente en el contexto de una revolución nacional se puede entender que una organización radical como la Casa del Obrero Mundial pudiera convocar a una huelga general y condicionara su apoyo a una facción en pugna a cambio de ventajas políticas, o que sindicatos de ocupaciones urbanas como los tranviarios, florecieran y participaran activamente en labor organizativa, movilizaciones y protestas. Es revelador el hecho de que la primera huelga masiva y exitosa de tranviarios sucediera en la Ciudad de México en 1911, unos meses después de la

renuncia del veterano presidente Porfirio Díaz (Leidenberger, 2011, p. 85). En el mismo sentido se ubicó la primera gran huelga de los tranviarios de Guadalajara, ocurrida en 1916, que acorde con Alvizo (2013, p. 185) conjuntó a varios miles de trabajadores de diversas ocupaciones.

La compleja dinámica de la lucha por el poder durante la Revolución Mexicana abrió oportunidades a los tranviarios, pero también les presentó decisiones difíciles. Ya se ha discutido en el primer capítulo la incautación de la empresa México Tramways por el ejército constitucionalista, que duró cinco años, la cual Leidenberger (2011) consideró el inicio del declive de la compañía, por cuanto se deterioró el material rodante y la infraestructura, se incrementó el personal y se dejó de pagar a los inversores y acreedores.

Resulta por demás interesante considerar cómo afrontaron los trabajadores la primera estatización de los tranvías del Distrito Federal, si la apoyaron o se opusieron, si les resultó favorable o perjudicial, así como la posible influencia de la administración estatal para la subsecuente trayectoria del gremio. Precisamente había sido el estallido de una huelga, en octubre de 1914, que exigía el reconocimiento del sindicato, mejoras salariales, jornada máxima de trabajo y supresión de las penalizaciones por errores en la labor, lo que sirvió como justificación a los constitucionalistas para efectuar la incautación de los tranvías. Según De la Torre (2018, p. 737), “los trabajadores no dejaron de plantear [a la dirección gubernamental] diversos problemas, algunos de los cuales fueron resueltos, no así otros que tuvieron que posponerse dado el carácter transitorio de la ocupación”.

Los tranviarios, como otros trabajadores anexos a la Casa del Obrero Mundial, se incorporaron a la lucha revolucionaria junto a las tropas constitucionalistas, paradójicamente contra sus hipotéticos “hermanos de clase”, los campesinos y rancheros zapatistas y villistas del bando convencionista. Una vez victoriosas las fuerzas de Carranza, la Casa del Obrero Mundial buscó profundizar las reformas en beneficio de los agremiados, pero se enfrentaron,

ahora, con la férrea oposición del Primer Jefe, que llegó a amenazar con la pena de muerte a los huelguistas.

Los conflictos de los tranviarios durante la década de 1920 estuvieron densamente imbricados con las turbulencias políticas de la época, pues las asociaciones de trabajadores se involucraron en la pugna política de la Posrevolución, ofreciendo su apoyo a cambio de respaldo en las negociaciones con las empresas. Los principales líderes revolucionarios en la escena nacional: Álvaro Obregón, Plutarco Elías Calles y Adolfo de la Huerta, entendieron el peso político de los sindicatos y federaciones de trabajadores, y procuraron hacerse con su apoyo, y de la misma manera, los líderes sindicales se convirtieron en funcionarios públicos o fundaron sus propios partidos políticos, como Luis N. Morones, jerarca de la CROM que se desempeñó como secretario de Industria durante la administración Calles (1924-1928) y además fundó el Partido Laborista el cual, antes de la creación del Partido Nacional Revolucionario, tuvo considerable peso electoral (Escobar, 2021, pp. 42-44). En Jalisco, Esteban Loera pasó de organizador sindical a gobernador interino del estado, y su ahijado político, Heliodoro Hernández Loza, llevaría una trayectoria política similar, desde las asociaciones de trabajadores a los cargos de elección popular, a partir de la década de 1930.

En Jalisco, el gobernador José Guadalupe Zuno (1924-1927) buscó crear su propia base de apoyo político, independiente de las organizaciones políticas de la Ciudad de México, para lo cual fomentó la actividad política de las asociaciones sindicales no afiliadas a la CROM, como la Confederación de Agrupaciones Obreras Libertarias de Jalisco (CAOLJ), mediante una política de corte “obrerista” (Alvizo, 2013, p. 186), análoga a aquella que Obregón llevó durante su período en la presidencia (1920-1924). Curiosamente, las grandes huelgas de los tranviarios del Distrito Federal (1923) y Guadalajara (1925) ocurrieron en períodos en que los gobernantes revolucionarios buscaban, a un tiempo, fomentar la reconstrucción del aparato productivo y ganar el apoyo de los trabajadores organizados. Según Águila y Bortz (2014, p.

247) “los líderes que podían llevar a los líderes sindicales a prestar apoyo político, mientras que utilizaban a esos mismos líderes para controlar a los trabajadores, lo que a su vez permitió a los políticos obtener el apoyo de los hombres de negocios, empresarios e inversionistas”. La identificación de líderes de trabajadores con los políticos llevó a que, en muchos casos, los mismos representantes sindicales recibieran candidaturas a los puestos de elección, y utilizaran a las agrupaciones obreras como apoyo de sus campañas. El que el acceso a puestos en las administraciones estuviera mediado por los representantes sindicales o partidistas confirma el peso del “corporativismo” en la política mexicana de la época, que a su vez influyó en la capacidad del sindicato para enfrentar a la empresa privada de forma efectiva.

No es ninguna sorpresa que, en un ambiente donde las diferencias políticas se resolvían a balazos, mediante ejecuciones impunes y levantamientos armados, los sindicatos se involucraran activamente en las intrigas políticas y también incurrieran en agresiones y amenazas. La CGT promovía, acorde con su ideología anarco-comunista revolucionaria, la “acción directa”, es decir, enfrentar y no negociar con autoridades o empresas, al grado que durante sus huelgas de 1923 a 1926, los trabajadores que siguieron trabajando (los despectivamente llamados “esquiroleros”) debieron ser resguardados por policías y militares. Sus opositores, y eventualmente vencedores, los “sindicalistas” o “amarillos” de la CROM fueron igualmente agresivos, pero al contar con el favor de los gobernantes pudieron desplazar a los intransigentes “rojos”. El fin de los tranviarios anarquistas del Distrito Federal (la “Federación”) se aceleró tras ser acusados de apoyar a la rebelión de Adolfo de la Huerta contra el gobierno federal, por lo que fueron encarcelados muchos de sus miembros (Rodríguez, 1980, p. 21).

La divergencia entre los casos de los tranviarios del Distrito Federal y Guadalajara que se ha mencionado anteriormente no sólo se manifestó en la propiedad y organización de la empresa sino también en las afiliaciones y vínculos que los sindicatos establecieron con las

organizaciones de trabajadores y a través de ellas con el Estado. El sindicato reconocido por el gobierno en el Distrito Federal fue la Alianza de Empleados y Obreros de la Compañía de Ómnibus y Tranvías de México (en adelante, la “Alianza”), que estaba adscrito a la CROM y obtuvo considerables mejoras para sus agremiados durante la década de 1930. En tanto, los tranviarios de Guadalajara se vieron considerablemente debilitados por el despido de una parte de sus agremiados, el desmantelamiento de las líneas, los constantes conflictos internos (entre “rojos”, “blancos” y “amarillos”), la falta de pago por parte de la empresa, y la creciente competencia con los autobuseros.

La Alianza de Tranviarios adoptó en la década de 1930 una postura reivindicativa de los intereses de sus agremiados y de defensa del usuario frente a la incapacidad de la México Tramways para aumentar los salarios de sus empleados y mejorar la calidad del servicio de transporte urbano. En 1935, la Alianza de Tranviarios exigió un nuevo contrato colectivo con mejores términos para los trabajadores, ante la percibida tardanza de la empresa para responder a las condiciones se estalló la huelga, que finalmente resultó exitosa cuando las autoridades laborales federales dieron la razón al sindicato (De la Torre, 2017, p. 757). En los años siguientes, la Alianza resistiría los intentos de la empresa por incrementar las tarifas, pues consideraban que los malos balances financieros que esgrimía la MT eran espurios, y en realidad sólo constituían excusas para no ofrecer un servicio de transporte de buena calidad.

La creciente influencia del sindicato oficialista se ha leído en el entorno económico, político e ideológico mundial y en el específico de México en la década de 1930. La depresión económica mundial afectó fuertemente a los trabajadores, que seguidamente recurrieron en la mayoría de los países al radicalismo político (tanto de derecha como de izquierda) y a exigir al gobierno seguridad económica y social. Según Leal, “la gran depresión de 1929 acelera notablemente el descrédito de la libre competencia y del liberalismo, y, a partir de 1933, se asiste a un impresionante despliegue de las ideas y de los ensayos corporativos” (Leal, 1975,

p. 120), por lo que no fue casualidad el surgimiento de regímenes autoritarios a la vez que corporativistas, como el fascismo italiano, el nacionalsocialismo alemán, el franquismo en España y las distintas variedades de comunismo o socialismo en diversos países. Además de la crisis económica, en el caso mexicano se deben considerar tensiones sociales propias del proceso de reconstrucción tras la Revolución Mexicana, como la reforma agraria, la confrontación entre anticlericalismo y catolicismo, entre otros conflictos.

En México, la Revolución Mexicana inauguró el declive del liberalismo como ideología económica y social que, en otros países, siguió a la guerra internacional o a la emergencia de dictaduras totalitarias, pues, como se ha visto anteriormente, el grupo político de Álvaro Obregón (los llamados “sonorenses”) favoreció la primacía de la CROM sobre las asociaciones de trabajadores católicas y anarco-comunistas, de forma que los sindicatos “amarillos” o cromistas resultaran ser los interlocutores privilegiados con el Estado. En otras sociedades donde no se instauraron regímenes de partido único, como los Estados Unidos, el Estado procuró intervenir activamente para poner en marcha el alicaído aparato productivo y comercial, con políticas anticíclicas y reformas institucionales de corte asistencial. Aunque en la historia del pensamiento económico estas políticas han sido relacionadas a la obra teórica de John Maynard Keynes y han pasado a la historia como reformas “keynesianas”, en algunos casos anteceden a la aparición de su obra más célebre, la *Teoría general de la ocupación, el interés y el dinero*.

En el caso mexicano, es indudable que la administración federal de Lázaro Cárdenas (1934-1940) tomó una actitud favorable a las demandas de asociaciones de trabajadores industriales y agrícolas, que se vincularon cada vez más estrechamente con el Partido de la Revolución Mexicana (anteriormente PNR) y a través de éste a la administración pública. Tras la caída en desgracia de Morones en 1928 y la escisión al interior de la CROM, las organizaciones de trabajadores se vieron impelidas a apoyar al nuevo mandatario, Lázaro

Cárdenas, cuando el expresidente y “jefe máximo de la Revolución” Plutarco Elías Calles, reprobó la oleada de huelgas de 1934 y 1935. Según Alicia Hernández, “el gobierno [de Cárdenas], a su vez, se encontraba entonces aliado al movimiento laboral que durante tanto tiempo se había negado a colaborar con él. Cárdenas aprovechó al máximo esa situación para apoyar la unificación obrera y alianza sindical con su gobierno” (Hernández, 1979, p. 142). La unidad del movimiento obrero y su alianza con el Estado bajo Cárdenas no estuvo exenta de discusiones y dificultades, pero se consolidó gradualmente y ya en 1938, con la reforma del Partido de la Revolución Mexicana (PRM), se avanzó en la incorporación de los sindicatos a la esfera estatal mediante el establecimiento de un “sector obrero” al interior del partido oficial.

Quizás el antecedente de dicha asociación “corporativa” entre el gobierno revolucionario y los obreros fue la emisión de reglamentos y decretos más favorables a los trabajadores y campesinos por el Ejército Constitucionalista, cuando su levantamiento apenas dominaba algunos estados en el noreste. A partir de 1915 se sucedieron las reformas legislativas en ese sentido en los estados, y naturalmente sus principios jurídicos fueron consolidados en el Congreso Constituyente de Querétaro de 1916-1917, principalmente en los artículos 5º y 123. Sobre ese basamento ideológico se erigió la práctica efectiva de la política laboral y la actividad sindical por líderes de trabajadores, organizadores sindicales, abogados, ministros y burócratas. Entre las visiones opuestas de la mejora del estatus del trabajador por concesión gubernamental o por “conquista” de la clase obrera por medio de huelgas se debe tomar en cuenta el proceso seco y poco romántico de la negociación al interior de las instancias legales o en privado, que no siempre trasciende de las fuentes primarias o hemerográficas a la historia oficial.

La Alianza de Tranviarios de la Ciudad de México, como ya se ha visto, alcanzó hacia mediados de la década de 1930 su mayor cota de influencia en las esferas políticas y frente a una empresa cada vez más impotente y menos rentable. Por otra parte, los tranviarios de Guadalajara atravesaron dificultades económicas y legales, que evidencian una capacidad

reducida para influir en las decisiones gubernamentales y, aún más importante, defender el nivel de vida y estatus legal de sus agremiados. La adquisición de los tranvías por la Compañía Occidental de Transportes en 1928 puso a los tranviarios y sus otrora competidores, los “camioneros” bajo un mismo techo, y sobre aquéllos pendía la amenaza de perder su trabajo acorde con los proyectos de la Occidental de reemplazar los tranvías con autobuses de combustión interna. Como revela la sentencia en el juicio por quiebra de la Occidental de Transportes, una parte significativa de los adeudos de dicha empresa correspondía a los sueldos y prestaciones atrasados de los trabajadores, quienes (en una de esas poco épicas gestiones burocráticas) obtuvieron, en 1935, la promesa del pago gestionado por el gobierno de Jalisco.

El sindicato de tranviarios de Guadalajara dio, en 1936, un paso que sus colegas de la Ciudad de México no tomaron, pese a ser propuesto por algunos dirigentes y miembros del gremio: la conformación de una empresa cooperativa para administrar y operar el servicio del transporte urbano por tranvías. La creación de la cooperativa tuvo que vencer las resistencias de varios miembros del sindicato, que se entrelazaban con la discordia entre grupos al interior del gremio, así como las dificultades inherentes al largo deterioro de la infraestructura heredada y al complicado entorno económico de mediados de los años treinta. Se les ofrecía, dentro del clima político y el arreglo institucional existente y merced a sus demandas de autosuficiencia, hacerse cargo de la empresa por sí mismos, eliminando de tal manera la explotación y jerarquía que, consideraban, ejercían sobre ellos el patrón y los gerentes de la compañía privada.

Queda preguntarse entonces por qué la decisión de operar la empresa de los tranvías como una cooperativa de trabajadores no fue respaldada por unanimidad por los trabajadores, ni en Guadalajara (donde se logró) ni en el Distrito Federal (donde no se concretó). También habría que analizar los casos en que actores gubernamentales sugirieron o apoyaron la formación de la cooperativa, desde la legislación hasta el arbitraje entre los actores colectivos. A las evidencias de posiciones favorables o contrarias de los involucrados se deberá sumar las

circunstancias particulares y generales en torno a la organización de la cooperativa o la estatización de la empresa.

Se debe entender la relación entre el entorno político y económico y la actividad sindical a lo largo de la época analizada. De manera muy similar al período de revolución y lucha política entre 1910 y mediados de la década de 1920, la administración de Lázaro Cárdenas fue un lapso donde las disputas por el poder, debidas al reacomodo del grupo gobernante y la crisis económica, coincidieron con la confrontación entre sectores sociales, como la clase empresarial y propietaria, los trabajadores industriales y los campesinos. La puesta en práctica de políticas públicas específicas y motivadas por lo que el grupo en el poder entendía como justicia social llevó a que los sindicatos incrementaran su militancia y sus relaciones con el Partido Nacional Revolucionario (reformado en 1938 al Partido de la Revolución Mexicana).

Las grandes empresas extranjeras, alienadas del grupo en el poder, intentaron recurrir al apoyo de sus países, pero la conjunción de la Gran Depresión internacional y el crispado ambiente político internacional, donde la emergencia de las dictaduras en Europa y Asia absorbían la atención y recursos de las potencias capitalistas, disminuyó la efectividad del viejo y confiable recurso a la presión diplomática o la amenaza de represalias e intervención. Las empresas de tranvías de Guadalajara y el Distrito Federal pertenecían a accionistas extranjeros (la Compañía Occidental de Transportes a inversores estadounidenses y la México Tramways al holding Sofina), pero su declinante rentabilidad pudo haber reducido la voluntad de defenderlas, en comparación a otras industrias como la petrolera.

Para entender el cambio en el ambiente político, en favor de las asociaciones de trabajadores vinculadas al gobierno se puede recurrir al concepto de “posición estratégica”, que describe a ciertos ramos productivos o actividades industriales que, en caso de ser interrumpidos o controlados por fuerzas hostiles, podrían comprometer el funcionamiento de la totalidad de la economía, y por ello obligar a los actores políticos a aceptar las demandas de

los trabajadores organizados. En este sentido es que, por ejemplo, los ferrocarriles, la energía eléctrica y la industria petrolera, fueron objeto de la intervención del Estado en su administración y explotación, lo que no sólo se manifestó en la creación de entidades estatales como Ferrocarriles Nacionales de México, la Comisión Federal de Electricidad o Petróleos Mexicanos, sino también la conformación de sindicatos únicos a nivel nacional.

El proceso de crear un sindicato único en una rama productiva (“sindicato de industria”, frente a los anteriores “sindicatos de empresa” o los tradicionales gremios por oficio) no fue sencillo, pues además de las negociaciones con las empresas contratantes se requería acordar la nueva estructura interna de la asociación de trabajadores, lo que daba pie a disputas por las plazas directivas entre los líderes de los sindicatos vigentes. Incluso, diferencias ideológicas, similares a las de los sindicatos tranviarios (entre “blancos” y “rojos”) existían también en los sindicatos petroleros, pues, según Lourdes Celis

El conflicto [entre sindicatos] se agudizó aún más cuando las organizaciones del Distrito Federal exigieron, por una parte, que para la formación del sindicato único se excluyeran dos organizaciones que, según ellos, no eran petroleras: el Sindicato de la Naviera de San Cristóbal y el de Empleados y Obreros de Oficios Varios de El Águila de Tampico [...] Los trabajadores de la Pierce Oil Co., la Huasteca Petroleum Co. y los de El Águila se negaron a incorporarse a la nueva organización porque decían que en ella se encontraban representantes de sindicatos “blancos”, como los de Minatitlán, Azcapotzalco, la Huasteca Petroleum Co. del Distrito Federal, los de Ébano y Cerro Azul (Celis, 2009, p. 156).

Se puede entender que el problema “ideológico” entre los sindicatos o al interior de estos no fue único de los tranviarios, un gremio industrial “urbano” y relativamente reducido en número

de obreros, sino existente y relevante incluso en industrias estratégicas como la extracción del petróleo. Pese a la importancia de los sindicatos como actores políticos y económicos durante la década de 1930, o quizás a causa de ello, las fricciones y divisiones al interior del “movimiento obrero” podían plantear dificultades a la articulación de asociaciones nacionales.

Con estos antecedentes, se puede decir que existía la posibilidad de intervenir las empresas de tranvías de Guadalajara y Ciudad de México durante el sexenio de Lázaro Cárdenas, dados la orientación pro-sindicalista del gobierno y la reivindicación por parte de los sindicatos de su importancia para la economía y la sociedad. Incluso, en Guadalajara la Compañía Occidental de Transportes ya era administrada por representantes del gobierno y los trabajadores acorde con el proceso de liquidación judicial que se declaró en 1931. Lo que decidiría la forma que tomaría la intervención estatal en el transporte público urbano sería la posición de representantes estatales y sindicales, así como la voluntad y capacidad de la empresa de continuar con el negocio. Por ello, se analizan a continuación las posturas de los sindicatos de tranviarios frente a la empresa privada y al Estado.

2.2 El trabajador frente a la empresa: confrontación, negociación y liderazgo

En la historiografía sobre el movimiento obrero en México destacan, como ya se ha mencionado, las instancias de conflicto, desacuerdo y hasta enfrentamiento. Más allá de que las explicaciones materialistas históricas, prevalecientes durante décadas en la historia del trabajo, conceptualicen el conjunto de relaciones humanas como un enfrentamiento dialéctico entre grupos diferenciados por su relación con los medios de producción, en el entorno crispado y violento de la Revolución Mexicana los choques verbales y armados fueron la norma y no la excepción, no sólo en el entorno rural sino en los mismos centros urbanos. La violencia, como se ha visto, no se limitó al período de la “lucha de facciones” (1914-1917) sino que siguió ocurriendo de forma intermitente pero constante hasta, al menos, la década de 1930.

El antagonismo de los trabajadores tranviarios con la empresa tuvo raíces profundas y significativas, y duró por varias décadas. Los conflictos tenían como causa inmediata las demandas de mejoras contractuales y salariales y la molestia de los trabajadores con el trato que recibían de sus superiores o las condiciones en que llevaban a cabo sus labores, pero se podían agravar por situaciones externas a la empresa, como crisis económicas, trastornos políticos e incluso acontecimientos puntuales en apariencia intrascendentes. Además, sucesos en los que no participaban grandes números de personas o individuos influyentes pueden reflejar comportamientos y formas de sociabilidad y orden urbano no evidentes, como son los choques entre vehículos, los atropellamientos de peatones o pasajeros, el ausentismo de los trabajadores, la interacción entre empleados y usuarios, entre otros.

Los salarios insuficientes fueron la inconformidad más constante desde la formación de los sindicatos de tranviarios hasta la disolución de la empresa privada de tranvías, así como la inconformidad con las largas jornadas de trabajo, que llegaron a superar las catorce horas diarias. Otras causales de molestia entre los trabajadores fueron las reglas internas de la empresa, que eran consideradas injustas, onerosas para el empleado o incluso indignantes. Por ejemplo, De la Torre, describió una instancia de inconformidad sobre salarios, ya que

Los sueldos señalados fueron de \$1.50, \$1.60 y \$1.80 por jornada diaria de 14 a 16 horas de trabajo. Los empleados a quienes se fijaba ese sueldo eran justamente los que debían encargarse de manejar los trenes de tracción eléctrica, quienes no consideraron justo que, ante mayor responsabilidad y conocimientos, se les equiparara con los cocheros de los trenes de mulitas que ganaban \$1.50 diario. (De la Torre, 2018, p. 728).

Pero hubo otro agravio percibido por los trabajadores, y estuvo relacionado con la propiedad y dirección de la empresa, sobre todo en las décadas anteriores a la Revolución de 1910, y fue el carácter de empresa extranjera que tuvo la México Tramways desde su época de compañía autónoma hasta su adquisición por el holding Sofina.

La rivalidad entre trabajadores mexicanos y extranjeros, así como el resentimiento hacia los puestos medios y altos de la empresa, en gran medida reservados para los trabajadores foráneos, fue consecuencia de la expansión industrial de México durante el período porfiriano, que fue emprendida, en ciertos sectores, por el capital extranjero. Los mexicanos de principios del siglo XX, que habían vivido o sabido indirectamente de las invasiones e intervenciones extranjeras y las guerras civiles, se encontraban con que los grandes empresarios, los gerentes, mandos medios y empleados calificados, eran en buena parte extranjeros. Los obreros mexicanos, en muchos casos migrantes rurales, eran supervisados por, y recibían órdenes de, capataces extranjeros no familiarizados con la cultura laboral mexicana. Sólo gradualmente los puestos técnicos y medios comenzaron a ser desempeñados por mexicanos, pero la dirección y los consejos administrativos eran casi completamente extranjeros, como es el caso de la México Tramways, acorde con el informe anual de la Mexico Tramways a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP) de 1938.

El efecto de la Revolución Mexicana sobre la organización laboral puede considerarse un cambio de paradigma en las relaciones sociales. La relación entre trabajadores y empresa se alteró fundamentalmente a partir de 1910, y en buena parte eso se debe a la modificación del papel del Estado, que pasó de árbitro lejano a interventor y mediador entre los llamados factores de la producción. Según Lóyzaga de la Cueva, se puede hablar de tres grandes etapas en la historia del trabajo, según la legalidad de la figura legal del contrato colectivo y en general de la actividad sindical: prohibición, tolerancia y reconocimiento (Lóyzaga de la Cueva, 2012, p. 472). Estos cambios fueron resultado de las cambiantes circunstancias políticas y económicas,

como de la actividad política de varios actores, desde luego las asociaciones de trabajadores como sindicatos y federaciones, pero también de legisladores, gobernadores, presidentes e incluso las empresas. Las evidencias de la anterior afirmación se encontrarán en la legislación federal y estatal pero también en las declaraciones públicas y comunicaciones internas de los actores involucrados. Algunos acontecimientos como las huelgas evidenciarían procesos de mediana y larga duración en la sociedad y la economía mexicana que preceden a, o son consecuencia de, reformas legales y políticas.

Si se busca entender la relación entre los trabajadores (organizados o no) y las empresas a partir de la Revolución y hasta la estatización de las compañías de tranvías, se debe partir de su lugar en la legislación federal y local, para lo cual es necesario remontarse a la Constitución de 1857, pues sobre ella se basó la legislación estatal y federal relativa al trabajo en la época porfiriana. Esto se justifica porque bajo esa legislación y regulación de corte liberal se conformaron tanto las compañías privadas de tranvías como las primeras agrupaciones de trabajadores del transporte urbano. Especial atención se debe prestar a que las leyes de un período responden a las condiciones históricas específicas de su creación, así como a las discusiones al interior de las instancias gubernamentales y en la esfera pública que las rodeaba, por lo que no se deben exigir previsiones ajenas al momento preciso de su elaboración o reforma.

Es así como la Constitución de 1857, con sus aciertos y limitaciones, buscó alterar la organización política y social mexicana de mediados del siglo XIX. En los primeros artículos del texto constitucional se detallaban las garantías individuales básicas que todo ciudadano mexicano gozaría así, por ejemplo, el artículo 4º declaraba:

Todo hombre es libre para abrazar la profesión, industria o trabajo que le acomode, siendo útil y honesto, y para aprovecharse de sus productos. Ni uno ni otro se le

podrá impedir sino por sentencia judicial cuando ataque los derechos de tercero, o por resolución gubernativa, dictada en los términos que marque la ley, cuando ofenda los de la sociedad.

Este artículo respondía a la antigua organización laboral por gremios, operante desde la época colonial. Los antiguos gremios¹¹, con su capacidad de limitar el acceso al trabajo y a los mercados de bienes de consumo, eran antitéticos a la libertad de comercio y trabajo propugnados por el liberalismo económico. El objetivo de los teóricos y políticos liberales de la época era sustituir estas formas coercitivas y corporativas por el libre acuerdo entre dos partes, donde se intercambiaba el trabajo por remuneración monetaria.

En ese sentido, el siguiente artículo (5º) proclamaba que:

Nadie puede ser obligado a prestar trabajos personales, sin la justa retribución y sin su pleno consentimiento. La ley no puede autorizar ningún contrato que tenga por objeto la pérdida o el irrevocable sacrificio de la libertad del hombre, ya sea por causa de trabajo, de educación o de voto religioso. Tampoco puede autorizar convenios en que el hombre pacte su proscripción o destierro.

Como es sabido, estas sensatas prescripciones no fueron atendidas por autoridades o patrones durante el período subsecuente, no solamente en el período de guerra civil e intervención extranjera inmediato posterior a la promulgación de la Constitución, sino ni siquiera cuando el Estado mexicano logró por primera vez la estabilidad, es decir, bajo las administraciones de Porfirio Díaz y Manuel González (1877-1911). Durante las administraciones de Díaz, los

¹¹ Un gremio era una agrupación de artesanos, comerciantes o trabajadores, que regulaba la producción y el intercambio de bienes y trabajo en las sociedades preindustriales, al fijar etapas de calificación laboral, precios a los productos terminados y ciertos estándares de calidad. En México, los gremios existían, al menos, desde la época virreinal, cuando fueron implementados por los colonizadores españoles.

reclamos obreros eran frustrados, bien por las empresas al despedir a los organizadores sindicales o ponerse de acuerdo para no contratar a los trabajadores participantes en esas asociaciones de trabajadores (las llamadas “listas negras” de obreros sindicalistas que circulaban entre los patrones), o por el gobierno, haciendo uso del aparato policial o incluso militar.

Tras el estallido de la Revolución maderista en 1910 las relaciones entre trabajadores y compañías privadas sufrieron variaciones considerables. No es que las reivindicaciones y reclamaciones salariales o de las condiciones de trabajo surgieran de la nada, o que no hubiera voluntad entre los trabajadores organizados de realizar huelgas o protestas, sino que la dimensión, duración, efectividad y repercusiones de la actividad sindical fueron mucho mayores a partir del fin de la administración porfirista. Ya se han descrito anteriormente el período de auge de la Casa del Obrero Mundial y la política de “acción directa” preconizada por el ala anarquista de la Federación de Tranviarios del Distrito Federal, durante la década de 1920. Los trabajadores radicales impedían por la fuerza los intentos de la empresa de reanudar las operaciones por medio de trabajadores eventuales (los despectivamente llamados “esquiroles”), incluso cuando el gobierno ordenó la protección policial a los tranvías.

Pese a la caída en desgracia de la Federación anarquista y el subsecuente control de la planta laboral por la Alianza de Tranviarios (afiliada a la CROM), no se interrumpió la demanda por mejores salarios y el cumplimiento del artículo 123 constitucional. En 1925, dicha agrupación “oficialista” articuló las demandas del gremio y

[...] confeccionó un pliego de peticiones que presentó el día 5 de ese mismo mes a la empresa, y cuyos puntos esenciales eran los siguientes: la firma de un contrato colectivo de trabajo con aumento de salarios y el reconocimiento oficial por parte de la compañía de la personalidad jurídica de la Alianza a la cual rehusó aquélla.

Habiéndose fijado para el mes de marzo la huelga, ésta se verificó pese a la labor de la compañía. (De la Torre, 2018, p. 750)

Llama la atención que la federación “combativa”, de ideología anarquista y antagónica tanto a la empresa como al gobierno, se desintegrara tras el encarcelamiento de sus líderes, mientras el sindicato “amarillo” lograra no sólo ser reconocido por la empresa sino incluso obtener parte de los salarios caídos durante la huelga. Puede atribuirse buena parte de este éxito al apoyo expreso del presidente Plutarco Elías Calles (De la Torre, 2018, p. 751), además de su vinculación con la CROM, confederación sindical que se consolidó durante la década de 1920. Si bien el respaldo del aparato estatal al sindicato no era gratuito sino condicionado políticamente, el nuevo rol del Estado como mediador parcial hacia el factor trabajo significó un cambio sustancial en la posición de los trabajadores ante la empresa.

En Guadalajara, el sindicato de tranviarios exigió a la empresa la firma de un contrato colectivo de trabajo, en el que se incluirían, entre otros, los siguientes términos: cláusula de exclusión, es decir, que en la empresa sólo laboraran miembros del sindicato; jornada máxima de ocho horas, pago de horas extras y días festivos laborales, así como un aumento general de salarios (Alvizo, 2013, p. 187). La negativa de la compañía a aceptar en todo o en parte este contrato colectivo duró varios meses, después de la adquisición de la Hidroeléctrica por inversionistas estadounidenses, e incluso cuando las concesiones de las líneas de tranvías fueron cedidas a la Compañía Occidental de Transportes. Como ya se ha descrito anteriormente, la incorporación a la Compañía Occidental puso bajo “el mismo techo” a tranviarios y camioneros, pese a su anterior rivalidad, lo que, aunado al despido de trabajadores, pudo reducir la capacidad política del sindicato.

La posición de los trabajadores hacia la empresa y sus representantes era de rechazo y denuncia, incluso al punto de no reconocer a la entidad Compañía Occidental de Transportes,

que había recibido de la Hidroeléctrica de Chapala las concesiones de los tranvías; para los trabajadores, esta transacción había sido una venta fingida, para escabullirse de la responsabilidad que la Hidroeléctrica tenía por salarios y remuneraciones no saldadas a sus trabajadores:

A principios de 1927 se constituyó en esta ciudad, con capital de saliva, según la frase gráfica de su gerente, la Compañía Occidental de Transportes, S. A. presidida por el Licenciado José Castellot, hermano del Ing. Don Alfonso Castellot Apoderado [sic] General de la Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala, S. A., y regentada por el Ingeniero Ángel Aragón, discípulo digno de su digno maestro, la que, según se dijo, explotaría el ramo de transportes en esta capital, y como en la ley que regía las relaciones jurídicas entre el Estado de Jalisco y la Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala, S. A. no había una cláusula que obligara a la negociación últimamente citada a sostener el servicio de tranvías, no se necesitó más que una huizachada ajustada a los procedimientos legales para que el día 24 de diciembre de 1927 y previa escritura de compra venta [sic], el servicio de tranvías y el edificio de San Fernando pasaran a ser propiedad de la Compañía Occidental de Transportes, S. A. (“¿Terminará al fin en la ciudad el servicio de Trenes Eléctricos?” en *El Tranviario*, no. 1, 4 de diciembre de 1932).

Tras un largo litigio se decretó, como ya se ha señalado, el pago de salarios a los trabajadores sindicalizados, si bien en una cantidad menor a la demandada, que oscilaba entre \$250,000 y \$300,000 pesos, al ordenarse un pago total por \$209,985.10 (“El juez primero de distrito resuelve en el juicio de quiebra de la Cía. Occidental de Transportes, S. A.”, en *El Informador*, 24 de septiembre de 1935). Al mes siguiente se informaba que el sindicato de tranviarios había

solicitado el embargo a la Compañía Occidental, en su carácter de principal acreedor de la empresa (“La ciudad está sin tranvías”, en *El Informador*, 30 de octubre de 1935), y hacia diciembre se reportó que había progreso en las negociaciones para constituir una cooperativa de trabajadores que, se esperaba, administraría y operaría los tranvías a partir de entonces (“Se están estudiando ya las bases de la cooperativa de los tranviarios”, en *El Informador*, 16 de diciembre de 1935).

La Cooperativa de Tranviarios se constituyó al fin en febrero de 1936, si bien se tuvieron que vencer desacuerdos al interior del sindicato. La corriente comunista (denominados por el mote de “rojos”) se oponía a integrarse, si bien al final la mayoría aceptó entrar (“Importante junta tuvieron los cooperativistas tranviarios”, en *El Informador*, 8 de febrero de 1936). Parece paradójico que fueran algunos trabajadores del ala “comunista” del sindicato quienes se resistieran a ingresar a la cooperativa, es decir, a la empresa propiedad de, y administrada por, los trabajadores, pero el conflicto finalmente fue resuelto con la intermediación de otros sindicatos y el gobierno estatal.

Mientras los tranviarios de Guadalajara buscaban revivir el servicio de tranvías mediante la organización cooperativa, los trabajadores de la Alianza de tranviarios del Distrito Federal sostuvieron continuas pugnas con la empresa México Tramways, que en más de una ocasión derivaron en huelgas. La de 1935 se hizo en nombre de los siguientes reclamos:

- I. Nulificación del laudo del 3 de agosto dado por la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje por el cual se reducía sueldo y personal;
 - II. Discusión y firma del proyecto de Contrato Colectivo de Trabajo;
 - III. Pago del salario íntegro por el día de descanso semanal para todos los trabajadores;
- y

IV. Que la Compañía de Tranvías de México, S. A. garantice las cantidades a que tienen derecho los trabajadores por concepto de antigüedad, de acuerdo con el Contrato Colectivo de Trabajo. (Citado en De la Torre, 2018, p. 755).

Ante la negativa de la empresa a satisfacer las demandas del sindicato, la huelga duró poco más de un mes, y tras una examinación del estado contable de la compañía, la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje dio la razón al sindicato, ordenando se hiciera el pago correspondiente a los trabajadores. Un punto contencioso entre empresa y sindicato era la capacidad financiera de aquella para aumentar los sueldos y prestaciones monetarias a los empleados; la compañía aducía continuas pérdidas mientras los trabajadores sostenían que la MT ocultaba sus ganancias y desinvertía en la red tranviaria.

Según Liehr y Leidenberger, “un informe, publicado por el Consejo Nacional de Economía (de la Secretaría de Hacienda) en 1935, por ejemplo, reconocía la estrechez financiera de la MT y proponía, como principal remedio, un incremento sustancial de las tarifas” (Liehr y Leidenberger, 2006, p. 300). Otro estudio, realizado a instancias del Departamento del Trabajo tras un conato de huelga en 1939, buscó evaluar las posibilidades reales de la empresa para satisfacer las demandas de los trabajadores, y en caso negativo, qué medidas serían necesarias para cumplirlas. Además de reorganizaciones administrativas para mejorar la operación de la empresa, el comité encontró que “la Compañía de Tranvías pagaba a la de Luz tarifas más altas cubiertas por otras empresas, a pesar de que aquella era la principal consumidora de energía eléctrica” (De la Torre, 2018, p. 761). Siendo el insumo básico necesario para el funcionamiento de los trenes, la compra de energía eléctrica era un costo ineludible, según de la Torre, los dictaminadores señalaban que se debía considerar, por la naturaleza de servicio público de los tranvías, reducir sustantivamente dicha tarifa.

En cuanto al manejo financiero de la empresa, se encontró una práctica cuestionable, la de incrementar artificialmente el monto de utilidades reportadas “mediante el procedimiento de no calcular la amortización y la depreciación”, buscando incrementar la demanda de títulos de la empresa (De la Torre, 2018, p. 762). Los trabajadores señalaban la manipulación de la contabilidad de la empresa como una estratagema para enriquecer a los accionistas e ignorar el deterioro de trenes y vías. Siendo los tranvías su modo de ganarse la vida, es simplemente lógico que los trabajadores tranviarios pugnarán por una puesta al día de los vehículos e incluso por expandir la red tranviaria. Desconfiaban de que la empresa acometiera esta renovación voluntariamente, por lo que recurrían a las autoridades gubernamentales con la esperanza de que, o bien se obligara a la MT a invertir fuertemente en mejorar sus líneas, o que el Estado tomara acciones drásticas como hacerse cargo del servicio.

Cada subsecuente revisión y firma del Contrato Colectivo de Trabajo (como fueron en 1941 y 1943) despertaba la expectativa de los trabajadores organizados, y representaba una coyuntura de intensa negociación y tensión entre las partes. Este fenómeno social se comprende mejor en su circunstancia inmediata y mundial: tras la Gran Depresión, caracterizada por la crisis económica, el desempleo, la carestía y las tensiones políticas y sociales, vino la Segunda Guerra Mundial, con graves interrupciones a los flujos de capitales, bienes y servicios. Según Cárdenas,

la inflación se había iniciado desde la segunda mitad de la década de los años treinta, de tal suerte que para cuando inicia la [segunda] guerra [mundial] ya se tenía una cierta inercia inflacionaria que fácilmente podía acrecentar la velocidad de aumento de los precios [...] el flujo de capitales implicó incrementos en el medio circulante mucho más allá de las posibilidades de absorción por la propia economía (Cárdenas, 1994, p. 99).

Figura 8. Huelguistas en el exterior de oficinas de tranviarios, 1945



Fuente: Fondo Casasola, consultado en [Huelguistas en el exterior de oficinas de tranviarios | Mediateca](#)

INAH

Tras la devaluación de 1938, la inflación se incrementó considerablemente, lo que lesionó el ingreso de las clases trabajadoras. En vista de la pérdida de poder adquisitivo de la población, los tranviarios se opusieron a incrementar las tarifas del transporte público, aunque pudiera mejorar los balances de la empresa y, por consiguiente, aportar recursos para rehabilitar los vehículos y vías. Cabe suponer que, por una cuestión ideológica y política, los trabajadores del tranvía rechazaran colocar sobre el público usuario (del cual incluso ellos o sus familiares formaban parte) el costo del mejoramiento de la red. En la visión clasista de corte socialista, vigente en aquella época entre actores políticos y sindicales, no debía ser el “proletariado” sino

la “burguesía”, sobre todo la extranjera, la que tenía que aportar parte de sus ganancias al mejoramiento de un servicio necesario para toda la sociedad.

La Mexico Tramways sostuvo que su situación financiera se había agravado debido a los nuevos términos de los contratos colectivos, que estipulaban incremento de sueldos, pago de día de descanso semanal, entre otras prestaciones y remuneraciones. En la sección “gastos” del informe contable presentado en 1938, se declaraba que

Los siguientes factores influyeron grandemente en el importe de los gastos durante el año:

1. El día 21 de octubre de 1937 entró en vigor un nuevo contrato colectivo de trabajo, imponiendo algunos aumentos de salarios y otras prestaciones.
2. El decreto estableciendo un salario mínimo de \$2.50 en el Distrito Federal.
3. El alza del tipo de cambio desde el mes de marzo, que ocasionó un aumento de consideración en el costo de materiales importados que se utilizan en la conservación de las vías y el equipo.
4. Contribuciones más altas sobre capital y predios.
5. Más extensas reparaciones a las vías, para dar cumplimiento a las órdenes de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. (D. G. E., 1938, “México Tramways Company: informe anual correspondiente al año terminado el 31 de diciembre de 1938, AHCM).

Es decir, según la empresa, los gastos se habían incrementado a consecuencia de las demandas de los trabajadores (el incremento en salarios y el nuevo contrato colectivo) o por disposiciones del gobierno, como fue la devaluación del peso, el incremento a los impuestos o las reparaciones demandadas por la SCOP. Ahora, desde el punto de vista de los trabajadores, estas

quejas eran infundadas, puesto que los salarios más elevados, el tiempo extra, el descanso semanal o el pago por enfermedad eran derechos sociales de los empleados, garantizados por la ley. Además, las contribuciones fiscales o el mantenimiento ordenado por el gobierno eran una obligación de la empresa hacia la sociedad, y por lo tanto no eran negociables. De cualquier manera, estos costos ascendientes y la conflictividad en las relaciones empresa-sindicato, sólo desalentaban a los directivos y accionistas, y al mismo tiempo fortalecían el apoyo a la actuación del Estado.

Según Liehr y Leidenberger, “las dos declaratorias de huelga en enero y febrero de 1945 estuvieron claramente dirigidas a provocar la intervención gubernamental [...] El 4 de febrero de 1945, el ejecutivo federal autorizó una intervención de emergencia en las operaciones de la compañía” (Liehr y Leidenberger, 2006, p. 301) en uso de las facultades extraordinarias vigentes durante la Segunda Guerra Mundial. Por medio de la intervención del Estado, se buscaba evitar las repercusiones negativas, a la sociedad y la economía capitalina, de una huelga de los tranviarios, sin desconocer los motivos de ésta. Tras otro conato de huelga en junio, la Alianza de Tranviarios decidió impulsar decididamente el cambio de la empresa privada al sector público, mediante la figura del organismo público descentralizado (OPD). Según De la Torre, existía entre los tranviarios el temor de que las leyes de emergencia fueran derogadas al terminar el conflicto mundial, y que los tranvías fueran devueltos a la Mexico Tramways (De la Torre, 2018, p. 793), por lo que era imprescindible actuar con prontitud para presionar al gobierno federal a estatizar los tranvías.

Sin embargo, el 27 de diciembre se devolvieron las instalaciones y vehículos a la MT, por lo que la Alianza llamó a continuar la huelga (De la Torre, 2018, p. 800). Ante la prolongación del conflicto, el gobierno de Ávila Camacho optó, a finales de 1945, por rescindir las concesiones que permitían a la MT ofrecer el servicio de transporte público urbano en el Distrito Federal pues, a juicio del gobierno federal, la empresa no había cumplido con la

provisión del servicio en la forma establecida desde el Porfiriato. A partir de ese momento, pasarían meses e incluso años de disputas legales por parte de Mexico Tramways, pero el predominio de la empresa privada había terminado, para comenzar la época de la empresa estatal.

En el caso de la Cooperativa de Tranviarios de Guadalajara, pese a explotar el servicio de transportación urbana bajo el esquema de la cooperativa obrera, siguió existiendo una relación con la Compañía Eléctrica del Chapala, aunque ahora como proveedor y no como empleador de los tranviarios. Técnicamente también existía un vínculo comercial entre la México Tramways y la México Light and Power, aunque siempre hubo algún traslape entre sus operaciones, lo cual dejó de ocurrir en el caso de Guadalajara. Los tranviarios dependieron, en la etapa de la cooperativa, de su antiguo patrón para la provisión de la energía eléctrica, su insumo más importante.

Precisamente el final del servicio de tranvías en Guadalajara sobrevino por el impago de la energía que la Cooperativa adquiría a la Eléctrica de Chapala, por lo que esta última “cortó la luz” a los tranviarios. Causó molestia entre la población pues la inminente suspensión del servicio no fue notificada por la Cooperativa, “afectando ésta, al ocurrir inesperadamente, a las muchas personas -principalmente a los compradores de abonos- que aprovechaban los tranvías en sus rutas urbanas y suburbanas” (“Editorial. El desastre previsto”, en *El Informador*, 15 de enero de 1944). Sería aventurado especular si la pasada relación entre la Eléctrica y los tranviarios tuvo algún peso en este episodio, pero definitivamente revela que la Cooperativa se dirigía al fracaso empresarial. Al no ser capaz de cubrir el pago de la energía eléctrica, demostraba insolvencia financiera, y al no avisar de la detención de sus vehículos, dañó aún más su imagen frente al público.

En ambos casos, era una empresa privada la que proveía de energía eléctrica al transporte público, por lo que esta transacción crucial aún ocurría en el mercado, si bien con

regulación estatal en las tarifas. Si bien la administración Cárdenas había creado la Comisión Federal de Electricidad (CFE) en 1937, tenía una cuota marginal en el mercado de distribución eléctrica; las empresas privadas seguían dominando el sector eléctrico en el país, en una especie de oligopolio donde la Mexican Light and Power tenía la posición dominante. La Compañía Eléctrica del Chapala, por su parte, contaba con una red de generación y distribución que proveía a buena parte del occidente. Los problemas de la industria eléctrica a mediados del siglo trascienden el marco analítico de este trabajo, pero resulta interesante que las distintas etapas y ramos relacionados con el transporte público urbano se estatizaran en diferentes momentos y circunstancias: el petróleo (proveedor de combustibles a los automotores) en 1938, los tranvías del Distrito Federal en 1945 y la electricidad en 1964.

2.3 El trabajador frente al Estado: el gobierno gendarme, intermediario o patrón

Se puede observar, respecto a la relación entre trabajadores organizados e instituciones gubernamentales, una variación completa a partir de la Revolución Mexicana, la cual se consolidó y agudizó tras la promulgación de la Constitución Política de 1917 y durante las administraciones de Álvaro Obregón (1920-1924), Plutarco Elías Calles (1924-1928), el llamado Maximato (1928-1934)¹² y Lázaro Cárdenas (1934-1940). De la antigua postura de la tendencia más radical dentro del sindicalismo, la cual sostenía la necesidad de la “acción directa” frente a la empresa y el rechazo a la autoridad del Estado, las asociaciones de trabajadores que se afiliaron a las instituciones estatales se convirtieron en el único representante colectivo de los trabajadores frente a empresas y gobierno.

Este cambio en la relación entre actores institucionales, privados y colectivos fue obviamente un fenómeno histórico, es decir, resultado de circunstancias específicas en las

¹² Se conoce como “Maximato” al período en que se sucedieron dos presidencias interinas y una constitucional, ocupadas por Emilio Portes Gil, Pascual Ortiz Rubio y Abelardo Rodríguez, pues Plutarco Elías Calles, llamado “Jefe Máximo de la Revolución”, conservó gran influencia sobre la administración del Ejecutivo federal.

regiones y en todo México, así como en el entorno mundial. De la misma manera se debe considerar un proceso dinámico, en el que hubo factores diversos e interacción mutua entre los participantes en la escena política. Al decir que la posición de los trabajadores frente al estado (y viceversa) variaron no se debe interpretar que fue exclusivamente por voluntad de determinado actor individual o colectivo, o un acto consciente y calculado, sino que consideraciones a corto plazo o incluso aparentemente irracionales, llevaron a los involucrados a decidir de distintas maneras. El corporativismo mexicano, si bien tenía un fuerte componente autoritario y asimétrico entre los participantes, fue sostenido, al menos en su etapa inicial, por los beneficios que los trabajadores organizados recibían o esperaban recibir a cambio de su apoyo al partido y al gobierno.

De tal manera afirmamos que la ideología nacionalista, populista y estatista que inspiró las políticas públicas y cambios institucionales a partir de 1910 no fue una “verdad revelada” que se aplicó a rajatabla, sino un conjunto de principios cambiante y adaptable, resultado de pugnas políticas, pero también de acuerdos entre los involucrados. Los trabajadores organizados tuvieron la capacidad de inclinar la balanza gradualmente en su favor, a través de la protesta y la negociación, de la militancia y de la concertación, aunque no siempre obteniendo la completa satisfacción de sus demandas. Los trabajadores de la primera mitad del siglo XX habían presenciado un cambio significativo en su estatus legal e influencia política, que consideraban, justificadamente, se debía a su militancia en defensa de los valores sociales de la Revolución Mexicana.

Retomando las palabras de Bortz y Águila, la Revolución “general” hizo a la Revolución “de los trabajadores” y viceversa, no sólo en la etapa armada del conflicto sino también en el período de reconstrucción material e institucional. Las demandas de los trabajadores organizados inspiraron gran cantidad de disposiciones legales en los tres niveles de gobierno, y hubo un entrelazamiento entre líderes sindicales y jefes políticos, entre los

sindicatos, federaciones y confederaciones de trabajadores y los partidos políticos, desde el Partido Laborista liderado por Luis N. Morones al Partido Nacional Revolucionario, en sus sucesivos avatares. Las vías por las que los trabajadores procuraron obtener resoluciones gubernamentales favorables fueron: primero, la afiliación de sus asociaciones a centrales sindicales locales o nacionales, como la CROM o la posterior CTM; de manera oficial, recurrir a las juntas de conciliación y arbitraje previstas en la Constitución de 1917, las cuales comenzaron a funcionar en la década de 1920; por último, apelar públicamente a los individuos en posiciones de influencia, o a través de comunicaciones informales.

Si bien el artículo 123 consagró como derechos sociales las demandas de los trabajadores organizados, se debió esperar hasta 1931 para que quedaran más concretamente codificados en la primera Ley Federal de Trabajo. Tras varios años de discusión y negociaciones, se promulgó dicha ley, la cual definió el estatus legal de los trabajadores, si bien dejando en suspenso varias disposiciones del artículo constitucional, como “un sistema de seguridad social, que tendría que esperar hasta 1943; la participación de los trabajadores en las utilidades de las empresas, que fue resuelta mediante reforma constitucional en 1962, y el derecho a la habitación de los trabajadores” (Escobar, 2021, p. 52). En contrapartida, se buscó fortalecer la contratación colectiva por parte de los sindicatos, con lo que podrían ejercer mediante la llamada “cláusula de exclusión” mayor control sobre la planta laboral de las empresas.

Si bien la Ley Federal de Trabajo consolidó generalmente algunas prestaciones y derechos que los sindicatos habían demandado por años, tuvo como contrapartida la mayor regulación estatal de los sindicatos y sus actividades. Los sindicatos resentían el requisito del registro oficial por parte del gobierno para reconocer como “legalmente existentes” las huelgas como un menoscabo de su capacidad negociadora y como una imposición lesiva a la democracia sindical a la que podían aspirar. Al constituirse el Estado (en los tres niveles de

gobierno) como réferi de las discusiones entre capital y trabajo se abría la puerta a las intrigas en lo oscuro, la corrupción de servidores públicos y líderes sindicales, el intercambio de favores e incluso el favoritismo del gobierno hacia los interlocutores reconocidos o hasta a los empresarios.

Es posible que el requisito del reconocimiento legal de los sindicatos haya impelido a los tranviarios de Guadalajara y Ciudad de México a resolver sus diferencias y obtener la unidad en el gremio, a fin de presentar un frente unido, no sólo a la empresa, sino también al Estado. Según De la Torre, las alas rivales (Federación “roja” y Alianza “amarilla”) del gremio tranviario del Distrito Federal “a través de un esfuerzo noble y provechoso uniéronse y nuevamente en un solo haz recibieron el fallo de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje” que les sería adverso inicialmente, pero posteriormente fue revocado en su favor obteniendo la firma del contrato colectivo, pago del día de descanso semanal y el respeto de la antigüedad de los trabajadores (De la Torre, 2018, p. 755).

Figura 9. Militares custodian durante huelga de tranviarios, 1923



Fuente: Fondo Casasola, consultado en [Militares custodian durante huelga de tranviarios | Mediateca INAH](#).

Imagen probablemente capturada durante la huelga de los tranviarios anarcosindicalistas de la CGT, en la que ocurrieron enfrentamientos entre huelguistas y militares.

Mientras tanto, en Guadalajara, las corrientes rivales dentro del gremio tranviario debieron llegar a un acuerdo previo a la conformación de la Cooperativa de Tranviarios, en febrero de 1936. Pese a los recelos mutuos y a la posible desconfianza en el futuro de la empresa cooperativa, había una actitud favorable de las autoridades locales, pues se reportó que “el encargado del Poder Ejecutivo ha manifestado en repetidas ocasiones a los tranviarios, la conveniencia de que procedan a la pronta formación de la Cooperativa, con lo cual quedarán convenientemente asegurados sus intereses” (“Los tranviarios conferenciarán hoy con el C. Gobernador del Estado”, *El Informador*, 22 de enero de 1936).

Los tranviarios de Guadalajara tramitaron el embargo “precautorio” de los bienes de la Compañía Occidental de Transportes, como consecuencia del adeudo que esta última tenía, lo que les fue concedido en 1935 (“La ciudad está sin tranvías”, *El Informador*, 30 de octubre de 1935). En la Ciudad de México, se procedió a embargar a la Mexico Tramways previo a la publicación de un dictamen sobre el estado financiero de la empresa, en el que se declaró que, dada la capacidad económica de la compañía, se debía pagar los salarios caídos y firmar un nuevo contrato colectivo de trabajo, en 1935 (De la Torre, 2018, p. 756). En ambos casos, las juntas de conciliación y arbitraje dieron el fallo favorable a los trabajadores, y aun cuando las empresas se amparaban legalmente, el Estado tenía una actitud favorable a los sindicatos.

Se puede reconocer que el clima político había variado completamente, respecto a la época inicial de los tranvías eléctricos, durante la administración Díaz, cuando la actividad sindical era penada y las empresas tenían todas las ventajas legales y paralegales para rentabilizar sus servicios. Para mediados de los treinta, el Estado mexicano favorecía a los trabajadores organizados en sus reivindicaciones salariales y contractuales, lo cual

necesariamente desalentaría aún más a las empresas de invertir en un negocio cada vez menos provechoso, más problemático y además susceptible de ser expropiado. Según De la Torre

Después del contrato colectivo celebrado en 1935, dos años transcurrieron durante los cuales la compañía continuó haciendo efectiva su decisión de desmantelar por completo el servicio de tranvías que le resultaba poco productivo y consagrar toda la fuerza eléctrica en él empleado en aumentar la línea de distribución de energía eléctrica que la Compañía Mexicana de Luz y Fuerza Motriz tenía establecida en México y que resultaba, ya insuficiente, por una parte y altamente remunerativa, por otra. Los tranvías le causaban serios dolores de cabeza y no demasiadas ganancias. (De la Torre, 2018, p. 757).

Una posición muy similar a la de Alvizo, quien consideraba que la Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala habría vendido los tranvías a la Compañía Occidental de Transporte para “deshacerse” de un negocio cada vez menos rentable y más problemático, mientras que mantuvo la generación y distribución de energía eléctrica hasta su estatización en la década de 1950. La diferencia entre el destino de ambas empresas lo haría el juicio de los respectivos gobiernos (federal, en el caso de la Ciudad de México y estatal en Guadalajara) sobre la necesidad social y sostenibilidad financiera de continuar el negocio de los tranvías. Pero el entendimiento entre asociaciones de trabajadores y el Estado, y la reticencia de las compañías a continuar invirtiendo en el negocio desalentaban su continuada operación bajo el esquema de la empresa privada.

Por último, hay que hacer notar que, además de las instancias legales, previstas por la Constitución, la Ley Federal de Trabajo y demás legislación federal o estatal en la materia, los trabajadores organizados buscaron la intercesión de gobernantes y jefes políticos, mediante

vínculos informales, pero efectivos en función de la discrecionalidad y el autoritarismo que eran comunes en el relativamente novel entorno político posrevolucionario. El recurso al individuo en la posición de poder no era garantía de intermediación, pero es posible que se concibiera como más efectiva y personal que las instancias legales de la burocracia estatal.

Ante la proyectada remoción de algunas vías y la tentativa de la sustitución de rutas de tranvías por autobuses, por la Compañía Occidental de Transportes en 1928, verdaderos signos ominosos para los tranviarios, dicho sindicato confiaba en que el Gobierno del Estado intervendría ante cualquier recorte de personal o disminución de salarios y prestaciones, pues externaron en un desplegado en la prensa que

El Sindicato de Tranviarios de Guadalajara, no puede estar preparado para ir a la huelga, desde el momento que ni siquiera ha pensado en ella, pues tiene la seguridad de que llegado el caso de confirmarse los rumores que han circulado con relación al reajuste de personal y salarios, que pretende llevar a cabo la Cía. Occidental de Transportes, en los trabajadores de la misma, el Ejecutivo del Estado, con su criterio netamente obrerista, evitará la consumación de cualquier atentado que se pretenda en contra de los intereses de los trabajadores (“Sindicato de Tranviarios de Guadalajara”, en *El Informador*, 17 de Mayo de 1929).

Sin embargo, dicho reajuste de personal parece haber sido realizado, pese a que los tranviarios solicitaron personalmente ayuda al gobernador Cuéllar. La situación económica de la Compañía Occidental ya se reportaba como deficiente desde antes que se sintieran los efectos de la crisis económica iniciada en los Estados Unidos, pero no hizo más que empeorar, hasta la liquidación judicial de la empresa. A dicha situación financiera y operativa apremiante se sumó el conflicto entre los sindicatos rivales, que se pensó podría derivar en violencia tras el

cese de un grupo de trabajadores (“El conflicto de los tranviarios”, *El Informador*, 8 de julio de 1931).

Tras la entrada en liquidación judicial de la COT se abrió la posibilidad de una mayor participación de los trabajadores sindicalizados en el manejo de la compañía, pues se incorporaron dos representantes del sector al consejo de administración que controló la empresa intervenida. Entre esos representantes destacó el exgobernador José Guadalupe Zuno, de reconocida posición pro-obrera durante su período en el poder (“Consejo de administración de la Cía. Occidental de Transportes”, en *El Informador*, 7 de agosto de 1931). Los trabajadores, quienes reclamaban el pago de salarios adeudados, confiaban en las autoridades estatales, incluso los trabajadores de la corriente comunista, los denominados “rojos”, expresaban su esperanza en la intermediación del gobernador en su conflicto económico y contractual. Incluso existía la confianza de que, mediante un subsidio del gobierno de Jalisco, la compañía podría ponerse de nuevo en funcionamiento:

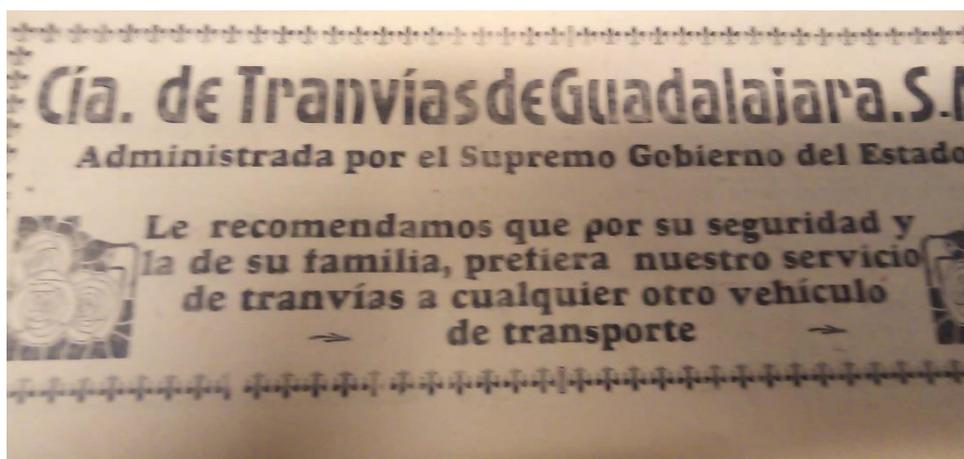
[...] Ud. [el gobernador] como hombre, como revolucionario y como gobernante, es el único que puede y debe intervenir en forma directa y efectiva para que nuestro conflicto se resuelva cuando menos en parte [...]

Sr. Gobernador: Ud. que tiene en estudio el magno proyecto de establecer el banco agrícola refaccionario; Ud. que según hemos visto en la prensa ha destinado \$80,000.00 para la ampliación y conservación de las carreteras en el Estado, puede perfectamente refaccionar el servicio de tranvías con la cantidad de \$20,000.00 a fin de reorganizarlo y convertirlo si no en un negocio cuando menos en un medio de subsistencia para los trabajadores que lo sirven; en la inteligencia de que la cantidad a que nos referimos la pagaremos hasta el último centavo en un plazo más

o menos corto. (Guzmán, A., “Sr. Gobernador”, en *El Tranviario*, 1 de enero de 1933).

Además de la esperanza en la voluntad y capacidad de los actores estatales para intervenir en el conflicto entre trabajadores y empresa, llama la atención la actitud favorable a la intervención estatal en el transporte urbano, al menos en la forma de un subsidio o “refacción” que permitiera rehabilitar el servicio. Aunque se reconocía que difícilmente la compañía de tranvías volvería a ser el negocio rentable que fue décadas atrás, se expresaba el propósito de devolver íntegramente ese estímulo monetario. Hacia mediados de la década de los treinta, en el ánimo de muchos actores políticos y líderes sindicales se fortalecía la idea de sustituir el modelo vigente de propiedad y administración privada por una empresa paraestatal o incluso una “administración obrera”, como fue el breve ensayo de los Ferrocarriles Mexicanos entre 1937 y 1940.

Figura 10. Anuncio publicado en *El Tranviario* (diario de los tranviarios sindicalizados de Guadalajara), donde aparecía la nueva denominación “Compañía de Tranvías de Guadalajara” en lugar de “Compañía Occidental de Transportes”, 1934.



Fuente: Fondos hemerográficos, Biblioteca Pública del Estado de Jalisco.

Por último, habría que considerar la relación entre los tranviarios y las instituciones de gobierno, a partir del paso a la empresa cooperativa en Guadalajara, o al organismo público descentralizado, en el Distrito Federal. La estatización de la Mexico Tramways significó una alteración significativa en el papel del Estado, al pasar de árbitro en las relaciones laborales a empleador de los tranviarios. En el caso de la Cooperativa de Tranviarios en Guadalajara, no era el gobierno estatal el patrón, sino que los antiguos representantes sindicales pasaron a ser los jefes de los trabajadores, lo que representó un cambio en la jerarquía no muy agradable a algunos trabajadores.

Tras negociar la unidad sindical requerida para constituir la Cooperativa de Tranviarios de Guadalajara, el gobierno de Jalisco cedió cerca de setecientos mil pesos, que le adeudaba la Occidental de Transportes, a la nueva empresa de los trabajadores (“Los tranviarios lograron ayer decisivo avenimiento”, en *El Informador*, 5 de febrero de 1936). Algunos meses después se anunciaba que el gobernador Topete había solicitado se le condonara a la Cooperativa un cobro por traslación de dominio cuando los bienes de la Occidental les fueron transferidos (“La cámara local estudia el contrato celebrado por el Ejecutivo para la Const. De la Carretera a Chapala”, *El Informador*, 11 de septiembre de 1936). Es evidente que, tras el largo período de liquidación judicial y las discusiones en torno a la formación de la cooperativa, el gobierno estatal buscaba facilitarle lo más posible la operación, incluso con estímulos fiscales.

Sin embargo, el gobierno también insistió, durante los años postreros de los tranvías en Guadalajara, en que la cooperativa se aviniera a las condiciones de operación del servicio. Por ejemplo, en agosto de 1939, el Departamento de Tránsito multó a la Cooperativa por hacer descender unilateralmente la tarifa del servicio foráneo (“Por qué fue sancionada por el Depto. De Tránsito la empresa de tranvías”, *El Informador*, 1 de agosto de 1939) por lo que se suspendió la circulación en varias rutas de tranvías. Además de quebrantar la orden legal, bajar

el precio del pasaje podría interpretarse como competencia deshonesta contra las rutas de autobuses que sí cobraban la tarifa completa.

Otro punto contencioso no sólo entre la cooperativa y las autoridades sino ante el público usuario, era la falta de pavimentación de las calles por las que transitaban los tranvías. Ya que los rieles se inscribían en el pavimento, se hacía necesario retirarlo para reparar y ajustar las vías, como parte del mantenimiento cotidiano de las líneas. Sin embargo, no siempre se recolocaba el pavimento, para perjuicio de los demás vehículos que circulaban por las vías. También eran frecuentes y complicados de resolver los litigios entre tranviarios y propietarios de fincas cuando, a juicio de éstos, las vías invadían terrenos de propiedad privada (“Terminarán las dificultades con los tranviarios”, en *El Informador*, 16 de agosto de 1943). Correspondía a las autoridades municipales o estatales esclarecer los malentendidos y conminar a la cooperativa a resolver el problema, pero por las dificultades financieras de la empresa podía demorarse su solución, sobre todo en el caso de reajustes de las vías o reconstrucción de los pavimentos.

En cuanto a los tranviarios de la Ciudad de México, se definió su relación con el Estado como empleador en el decreto de creación del organismo Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, de 1947. Se estipuló que se daría preferencia a los antiguos trabajadores tranviarios para los puestos directivos, administrativos o de supervisión, y en caso de que se contratara a individuos ajenos al sindicato, se aseguraría de que tuvieran experiencia en transportes ferroviarios o industria eléctrica. Además del Consejo de Administración, se decretó que habría otro, de Vigilancia, que supervisaría la operación del nuevo organismo. Dicho consejo sería “integrado por tres miembros, los cuales serán designados por el Gobernador del Distrito Federal, por la Alianza de Tranviarios de México y por los usuarios del sistema” (“Decreto por el cual se crea la institución que se denominará Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal”, en *Diario Oficial de la Federación*, 19 de abril de

1947). No queda muy claro a través de qué mecanismo se lograría que los usuarios de los tranvías opinaran sobre los miembros de dicho consejo, por lo que es de suponer que prevalecería un acuerdo entre el sindicato y el gobierno del DF.

Sobre los salarios y prestaciones se señalaron dos criterios para su fijación. En el primero, para los consejeros, directivos, administradores y supervisores, se fijarían “en el presupuesto anual de la Institución, debiendo procurarse que dichas remuneraciones correspondan al estado de las finanzas” del STE (“Decreto por el cual se crea la institución que se denominará Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal”, en *Diario Oficial de la Federación*, 19 de abril de 1947). Para el resto del personal, se declaró que se acordaría por medio de un contrato colectivo de trabajo, lo que se podría considerar como la consolidación de una añeja demanda de los trabajadores organizados, dado el largo historial de huelgas realizadas por el reconocimiento o cumplimiento de los contratos.

La estatización, o reorganización como empresa cooperativa, de las compañías privadas de tranvía implicaba necesariamente una nueva relación entre el Estado y los trabajadores tranviarios, al pasar de árbitro en las disputas entre el capital y el trabajo, a ser empleador y/o supervisor de la nueva empresa. En el caso de la Cooperativa de Tranviarios de Guadalajara, el gobierno ahora se dirigía directamente a los tranviarios para demandar el cumplimiento de las condiciones de servicio estipuladas en la reglamentación de la materia. Para los tranviarios del Distrito Federal, ahora el gobierno federal tenía participación en la dirección de la empresa, y aunque se siguió reconociendo la contratación colectiva o la primacía de los antiguos empleados para las futuras contrataciones, existía la posibilidad de empezar a ser considerados empleados estatales, lo que implicaría un cambio en su estatus jurídico. Sería necesario otro análisis a profundidad sobre la empresa Servicio de Transportes Eléctricos para el período subsecuente, a fin de verificar la repercusión de la propiedad pública sobre los trabajadores organizados.

2.4 El trabajador dentro de la empresa: el factor trabajo en el desempeño de las empresas de tranvías

Al enfocarse gran parte de la historiografía laboral en México en las organizaciones sindicales y en los nexos entre las asociaciones de trabajadores con el Estado posrevolucionario, el análisis de la organización del trabajo al interior de las empresas ha sido menos explorado, lo mismo que la aplicación y desarrollo de nuevas técnicas a la producción de bienes y servicios. Pese a ese menor interés a los aspectos no políticos del trabajo, se deben tomar en cuenta tanto la dinámica interna del trabajo en las empresas de transporte, como al proceso de importación de tecnologías novedosas y a la gradual incorporación y desarrollo de nuevas técnicas concomitantemente al proceso de industrialización en la primera mitad del siglo XX. Consideramos que el grado de destreza y capacitación laboral pudieron reforzar la posición “estratégica” de los sindicatos de tranviarios y facilitar la transición de la compañía privada hacia la cooperativa o empresa estatal.

Esta parte del capítulo se centrará en la organización del trabajo en la México Tramways y en los Ferrocarriles Nacionales de México, y describirá de forma paralela el desarrollo de nuevas técnicas y la gradual “mexicanización” del organigrama de ambas empresas. Ya que buena parte de la trayectoria de las empresas ya se ha abordado, se destacarán los cambios que experimentó el trabajo entre el período porfiriano (anterior a 1910) y el post-revolucionario.

Como los ferrocarriles (y los tranvías eléctricos) eran una tecnología foránea y las empresas pioneras en la materia contrataban técnicos y administradores especializados en sus países de origen por la carencia de trabajadores con ese entrenamiento en México, su organización laboral durante el período porfiriano estaba tajantemente dividida entre mandos medios y ejecutivos compuestos de extranjeros, y obreros mexicanos. Al choque cultural entre mexicanos y foráneos, con distintas culturas laborales, se sumó el diferencial entre los salarios

pagados al personal capacitado extranjero y los trabajadores no especializados mexicanos, lo que llevó a constantes conflictos al interior de la planta laboral.

Según De la Torre, en parte la molestia de los trabajadores mexicanos de los tranvías provenía de “la discriminación que se [hacía] de los trabajadores mexicanos, fuera pagándoles sueldos menores, negándoles toda posibilidad de mejora o asignándoles los trabajos más pesados y peligrosos y aun dándoles un trato indigno” (De la Torre, 2018, p. 721). En los ferrocarriles, los trabajadores mexicanos que buscaran capacitarse y ascender salarialmente se enfrentaban a un difícil proceso, pues según Guajardo “en el caso de los maestros de las roundhouses o casas redondas del Ferrocarril Nacional hacia 1905 sometían a los fogoneros mexicanos a examen de órdenes en inglés si querían ascender a maquinistas, lo mismo sucedía con los maquinistas mexicanos del Ferrocarril de Tehuantepec” (Guajardo, 2010, p. 53).

Con el paso de los años, más niveles de la jerarquía laboral serían ocupados por mexicanos, comenzando por supervisores de los obreros y posteriormente los empleados de oficina, aunque los más altos puestos directivos de la Mexico Tramways fueron siempre desempeñados por extranjeros, la temprana estatización de Ferrocarriles Mexicanos en 1908 fomentó el nombramiento de burócratas mexicanos en la administración. La Revolución Mexicana aceleró significativamente el proceso de “mexicanización” en FFCC Nacionales. Acorde con Guajardo, entre 1909 y 1910 los empleados mexicanos eran 25 031 y los extranjeros 1 075, es decir los trabajadores de origen foráneo eran cerca del 4%; para 1936, los mexicanos sumaban 40 713 y sólo permanecían 11 empleados extranjeros (Guajardo, 2010, p. 65).

Además de representar una manifestación de nacionalismo durante y después de la Revolución, que en algunos casos se acercó a la xenofobia, esta “mexicanización” necesariamente implicó un aprendizaje técnico y calificación laboral por parte de los trabajadores mexicanos, fuera por mecanismos formales de los gobiernos de la época o al

interior de las empresas, o bien de manera informal y cotidiana durante la operación de los trabajadores. Además, es posible que el desarrollo de otros ramos industriales o el incremento de empresas y servicios urbanos favorecieran el surgimiento de grupos de potenciales empleados de “cuello blanco” en las principales poblaciones del país.

En los ferrocarriles como en los tranvías existieron dos categorías principales de trabajadores, según el tipo de función que desempeñaban. Los “empleados” realizaban funciones administrativas para el manejo comercial y financiero de la empresa y sus relaciones con el gobierno, sus proveedores y el público usuario; los “obreros”, por otra parte, operaban, mantenían y reparaban los vehículos, vías férreas y demás infraestructura conexas. Las diferencias entre las labores desempeñadas, los niveles salariales y el origen social desalentaban la convivencia entre las categorías y posiblemente la unidad de acción política en los sindicatos.

Según Toledo, la Mexico Tramways era gestionada por un director gerente y un gerente general, los cuales a su vez supervisaban a varios jefes de departamento, los cuales se encargaban de áreas de la empresa como la tesorería, la contaduría, las compras, el almacén, los talleres, el tráfico, la ingeniería civil, la ingeniería eléctrica, el departamento legal y la publicidad (Toledo, 2010, p. 63). Las partes de la empresa dependían entre sí para cumplir adecuadamente su función, por lo que era fundamental mantener la eficiencia individual de las áreas y la coordinación entre los departamentos. Por ejemplo, los talleres debían entregar los vehículos en las mejores condiciones posibles al departamento de tráfico, para lo cual requerían de insumos y herramientas que obtenían del almacén, quien los solicitaba del departamento de compras. El adecuado suministro de refacciones dependía de un flujo de efectivo positivo, que a su vez se derivaba tanto del manejo financiero como del desempeño operativo adecuado.

Se debe recordar además que los tranvías eléctricos trabajaban en estrecha relación con las compañías de energía eléctrica, ya fueran “empresas hermanas” como la Mexico Tramways

y la Mexican Light and Power, o al interior de una firma, como lo fue la Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala. Se puede comprender que el éxito de las empresas privadas era sostenido por la suma del esfuerzo y la atención de sus trabajadores individualmente, así como por la estructura que organizaba sus funciones y canalizaba los recursos hacia el cumplimiento de sus fines.

En los talleres se realizaban los trabajos para reparar y mantener en óptimo funcionamiento los vehículos, lo que incluía según Toledo “carpinteros, herreros, pintores, talabarteros, reparadores, hojalateros, electricistas, fundidores, mecánicos, armaduras, engrasadores y maestros” (Toledo, 2010, p. 119). No sólo los vehículos requerían atención y cuidado, las vías, los cables, los propios talleres y los edificios de oficinas sufrían desgaste y eran necesarias reparaciones o un trabajo constante de limpieza y mantenimiento. A los trabajadores a bordo de los tranvías, como conductores, motoristas e inspectores, se debían añadir puestos como despachadores, encargados de cambios, ayudantes y “troleros”. Se debe remarcar que, además del transporte de pasajeros, los tranvías desplazaban cargas diversas como productos agrícolas o insumos industriales, además del traslado de féretros a los cementerios, lo que requería de personal para cargarlos y registrarlos.

Ya se discutió en el primer capítulo la existencia de alguna sustitución de importaciones en la Mexico Tramways, con la que se buscó adquirir localmente algún insumo o refacción, a fin de mantener funcionando o rehabilitar el parque vehicular. Acorde con Guajardo, esta práctica también fue común en los Ferrocarriles Nacionales, pues “de 1899 a 1950 se construyeron en total 932 vehículos ferroviarios (vagones, coches, locomotoras y carros de servicios)”, lo que llegó a representar hacia 1936 el 11% de los carros nuevos y 34% de los coches (Guajardo, 2010, p. 165). En cuanto a Guadalajara, la Cooperativa de Tranviarios anunció apenas un mes después de su constitución que pondrían de nuevo en circulación varios

vehículos y adquirirían material eléctrico para rehabilitar otros (“Habrá en servicio nuevos tranvías”, *El Informador*, 27 de marzo de 1936).

Estos esfuerzos se deben apreciar en su entorno económico, político e incluso técnico, pues los trabajadores del riel buscaban mantener sus instrumentos de trabajo pese a la violencia y los trastornos políticos de la Revolución Mexicana y las crisis políticas y económicas subsecuentes, pese a la imposibilidad de importar los materiales necesarios o la escasez de insumos en el mercado local e incluso superando sus propias carencias técnicas, ya que en gran parte sus conocimientos habían sido adquiridos empíricamente, en el lugar de trabajo. El escaso desarrollo de una industria de bienes de capital nacional, fuera privada o estatal, que dotara de vehículos y refacciones a las empresas se sumó a las dificultades económicas y políticas que experimentaron empresas y trabajadores durante la Posrevolución, condiciones que al contribuir al deterioro del transporte público urbano pudieron favorecer la intervención del Estado.

Es necesario retomar una vez más el concepto de “posición estratégica” de Womack, aplicado a los trabajadores industriales y su protagonismo en la producción y en la política. Los trabajadores ferroviarios y tranviarios ocuparon un puesto clave en el proceso de industrialización, comercio con el extranjero y crecimiento urbano durante el período porfiriano, gracias a la centralidad de sus medios de transporte en la economía nacional y urbana, respectivamente. La Revolución Mexicana posibilitó la organización sindical de los ferrocarrileros y tranviarios, reprimida durante el período porfiriano, de forma concomitante a su profesionalización y capacitación técnica, de forma que su actividad política se complementó con su dominio de sus herramientas de trabajo.

Tras la Revolución Mexicana, según Guajardo y Valencia, los trabajadores ferroviarios experimentados se involucraron en la política revolucionaria o fueron desplazados por

veteranos de la guerra civil, con lo que el principio de eficiencia fue substituido por los “derechos de carabina”. Según Guajardo

La Revolución significó una marcha atrás en lo relativo a la capacitación técnica dentro de las firmas, aunque creó las condiciones institucionales y políticas para que a partir de la década de 1920 se montara un sistema de educación técnica que, sin embargo, no tuvo una buena articulación con los ferrocarriles (Guajardo, 2010, p. 70)

Aunque sería necesario un estudio equivalente en los tranvías de Guadalajara y Ciudad de México, es dable suponer que la Revolución Mexicana y la intensificación de las actividades sindicales de la Postrevolución también afectaron su proceso de capacitación y el peso de la competencia frente a la posición en las asociaciones sindicales. Además, el declive en el desempeño operativo y financiero de ferrocarriles y tranvías pudo introducir presiones laborales y salariales sobre los trabajadores, que contribuyó por un lado al radicalismo político (en el caso de algunos sindicatos y facciones partidarios de la “acción directa”) o al recurso a la negociación y a la afiliación con el gobierno, como lo mostraron los sindicatos “amarillos” cercanos a las federaciones sindicales oficiales.

Conclusiones

Los trabajadores tranviarios se erigieron en verdaderos actores políticos en las décadas previas a la estatización de las empresas privadas, conforme la ideología favorable a trabajadores y campesinos proclamada en los manifiestos revolucionarios y codificada en la Constitución de 1917, se fue plasmando en la práctica. Los tranviarios fueron un sector de vanguardia entre los trabajadores industriales organizados, gracias a la importancia de las redes de tranvías en el

transporte urbano, su calificación técnica y la influencia de ideologías que apoyaban la identidad de clase y la acción directa. Además, la relevancia del transporte público para la economía de las ciudades mexicanas significó que sus huelgas y protestas fueran un medio efectivo de presión sobre las compañías.

La actividad política de los tranviarios, y en general de los trabajadores industriales, en el México posrevolucionario se inscribe en las pugnas por la primacía política al interior del bando constitucionalista, pero además reprodujo disputas ideológicas que en México y el resto del mundo occidental causaron conflictos civiles y la toma del poder por partidos extremistas. En el caso de México, los sindicatos oficialistas de la CROM lograron desplazar a sus rivales católicos y anarco-comunistas, por su afiliación a la élite gobernante, incluso mediante amenazas o violencia, para obtener el reconocimiento del Estado como interlocutor válido de la mano de obra ante las empresas y el gobierno. Esta intermediación del Estado entre actores económicos, por medio de asociaciones oficialmente reconocidas y no por participación individual, se ha conceptualizado como corporativismo, y pese a sus connotaciones negativas por su naturaleza antidemocrática, autoritaria y paternalista, las asociaciones de trabajadores buscaron obtener ventajas a partir de su afiliación al régimen.

Hacia mediados de los años treinta, la posición del gobierno federal y sus equivalentes estatales era favorable a la aplicación de los principios constitucionales en materia laboral, por lo que los tranviarios redoblaron sus actividades para obtener mejorías salariales, reconocimiento de prestaciones y, no menos importante, la contratación colectiva. La Alianza de Tranviarios del Distrito Federal mantuvo continua militancia en búsqueda de la mejoría de sus condiciones salariales y en el lugar de trabajo, y acusó continuamente a la empresa Mexico Tramways de ineficiente, corrupta y especuladora. Por su parte, los tranviarios de Guadalajara afrontaron condiciones complicadas y demandaron por años que se les pagaran salarios y

retribuciones adeudadas por la Hidroeléctrica de Chapala y la Occidental de Transportes, lo que finalmente lograron en el juicio de liquidación en 1935.

Los trabajadores tranviarios favorecieron la intervención gubernamental, por interpretar correctamente que el clima político de mediados de los años treinta era favorable a esa solución, al menos por parte de la administración Cárdenas. Esta intervención podía tomar la forma de la organización de una empresa cooperativa o bien la conformación de una empresa pública, cada una de estas opciones con sus ventajas, oportunidades o desventajas, por lo que suscitó discusiones al interior del gremio tranviario. Por ejemplo, en Guadalajara, el gobernador fomentó la organización de la Cooperativa de Tranviarios de Guadalajara, incluso cediéndole créditos que formaban parte del adeudo de la Occidental de Transportes al gobierno estatal. Tras varios meses de negociación, la mayoría de la llamada “corriente roja” al interior del sindicato aceptó incorporarse a la nueva empresa cooperativa, que inició operaciones en 1936 con optimismo.

Sin embargo, los tranviarios del Distrito Federal no aceptaron mayoritariamente este tipo de organización empresarial, sino que favorecieron el paso de la compañía privada a la empresa estatal. Llama la atención que entre trabajadores y gobierno se dejara de lado la opción que daba mayor autonomía a la administración por parte del sindicato (la cooperativa), pero es probable que, para 1945, el gobierno federal encabezado por Manuel Ávila Camacho (1940-1946) no apoyara ya la “administración obrera” de los tranvías, como sí lo hizo su antecesor Lázaro Cárdenas. Además, existía el antecedente de la administración obrera de los Ferrocarriles Nacionales (1937-1940), que no dejó una buena impresión entre el público ni réditos para el Estado mexicano, experiencia que obviamente no tuvieron los proponentes de la cooperativa en Guadalajara, pues ésta antecedió a la de los ferrocarriles por un año (1936).

De cualquier manera, en el contexto de la Gran Depresión, que retrajo las inversiones de los holdings o compañías tenedoras multinacionales y que redujo los niveles de vida de la

población general, tanto trabajadores como usuarios del transporte público urbano, fueron cada vez más insistentes las demandas de acción gubernamental en este servicio urbano, pues se consideraba que las empresas privadas no querían o podían rehabilitar sus vehículos y vías para satisfacer la creciente demanda de movilidad. Los trabajadores tranviarios actuaron en este sentido denunciando el mal estado de sus herramientas de trabajo y defendiendo la importancia del transporte tranviario de cargas y pasajeros, buscando fortalecer el clamor de la opinión pública que exigía rehabilitar el servicio.

A la crítica del mal estado del servicio de tranvías se sumaba la propiedad extranjera de las empresas, que causaba resentimiento ante la opinión pública nacionalista de la época. La desinversión de las compañías de tranvías en el equipo e infraestructura de las líneas era justificada por los crecientes gastos que la empresa atribuía a los incrementos en sueldos y retribuciones ordenados por la Ley Federal de Trabajo de 1931. El servicio de transporte público urbano por tranvías resultaba cada vez menos redituable a las empresas, frente al floreciente negocio de la generación y distribución de electricidad; y al mismo tiempo les parecía problemático por los conflictos laborales recurrentes, lo que reforzaba la tendencia favorable a la acción estatal y el incentivo negativo a la inversión privada, que probablemente anticipaba la expropiación de sus bienes y buscaba evitar “gastos hundidos”.

Los trabajadores tranviarios, pese a su capacitación técnica que los puso en la vanguardia del trabajo industrial al principio del siglo XX y a su temprana militancia en asociaciones de trabajadores desde la Revolución Mexicana, se vieron afectados por la pérdida de competitividad de los tranvías eléctricos frente a los autobuses, que se convirtieron en el medio predominante de transporte público en ambas ciudades a partir de mediados del siglo. En Guadalajara, como se ha visto, la cooperativa no pudo mantener rodando los tranvías en 1944 y tuvo que reorganizarse como línea de autobuses, adaptándose como pudieron al cambio tecnológico y urbanístico. Por otra parte, los tranviarios de la Ciudad de México se convirtieron

en 1947 en empleados del Servicio de Transporte Eléctrico del Distrito Federal, que comenzó a tender nuevas líneas con un vehículo novedoso: el trolebús. Por lo tanto, al menos en los años siguientes sus perspectivas de empleo eran optimistas.

Capítulo 3

El papel del Estado y el transporte público urbano

En este capítulo se aborda el papel que jugó el Estado mexicano, a través de sus distintos niveles y áreas de competencia, en la conformación y funcionamiento de las empresas de tranvías de Guadalajara y Ciudad de México, inicialmente, y en su reorganización como cooperativa obrera o empresa estatal, después. El capítulo sigue una estructura similar a los anteriores, pues inicia con un recorrido diacrónico que abarca desde el primer ferrocarril que fungió como transporte suburbano en el valle de México, aquél que conectó a la Ciudad de México con la Villa de Guadalupe a partir de 1857, hasta la constitución del organismo público descentralizado Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, creado por decreto presidencial en 1947. En esta sección se describen las interacciones entre los distintos niveles de gobierno, entre sí y con las sucesivas empresas de tranvías de Guadalajara y Ciudad de México, siguiendo el esquema comparativo que, además, incorpora de manera paralela los procesos y eventos que pudieron repercutir en los actores mencionados.

Después se abordan las regulaciones cambiantes con que los gobiernos intentaron, primero, favorecer el establecimiento de las empresas de ferrocarriles y tranvías, para posteriormente marcarles límites o reglas de operación acordes con la ideología de la Revolución Mexicana, aunque principalmente buscando el orden público (concepto antaño

denominado “policía”). Un asunto relevante, que tornaba más compleja la regulación en la materia, fue la división política existente, en los niveles municipal, de entidad federativa (estado libre y soberano en el caso de Jalisco y distrito subordinado al gobierno federal, en el caso de la ciudad de México), y el gobierno nacional. Las competencias de los distintos niveles de gobierno no siempre estuvieron claras, como lo muestran las discusiones entre los distintos niveles de gobierno y entre las dependencias de cada uno sobre las concesiones y permisos requeridos a los tranvías para tender sus vías y operar. La expropiación de bienes por concepto de utilidad pública, base del artículo 27 constitucional, podría considerarse punto de partida para las caducidades de las concesiones de la empresa México Tramways, así como la atribución, al Estado en general, y al Departamento del Distrito Federal, de la facultad para regular y ofrecer el servicio de transportación pública urbana, establecida por la “Ley que fija las bases generales a que habrán de sujetarse el tránsito y los transportes en el Distrito Federal” (1942).

En los dos apartados siguientes, se analizan dos facetas que el Estado mexicano ha desempeñado históricamente y, en particular, en el período que nos ocupa: el papel como árbitro de las relaciones entre las empresas, sus trabajadores y el público usuario, y el rol como accionista, propietario o administrador de empresas que ofrecen bienes o servicios. Si bien se puede considerar a la Constitución Política de 1917 como el punto de partida y fundamento de una tendencia más intervencionista del Estado en la economía, ya existían antecedentes históricos de regulación del tránsito urbano o de propiedad estatal de empresas proveedoras de bienes y servicios públicos. Resultan peculiarmente interesantes las diferentes maneras en que los gobiernos ejercieron estos roles, que variaron según las condiciones políticas, económicas y sociales de cada período, y las cuales no siempre encajan en un modelo rígido acorde con ideologías o con teorías de filosofía política, pues la evidencia empírica apunta a que la separación rígida entre liberalismo “laissez faire” y nacionalismo estatista no fue tan tajante,

sino que existieron ciertas continuidades y desarrollos que trascienden estas categorías analíticas.

Introducción

El Estado mexicano adoptó un rol activo en el proceso de industrialización que México experimentó desde mediados del siglo XIX y hasta finales del XX, no únicamente durante el período conocido como Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI)¹³, sino aún desde los intentos de modernización de la industria textil o en el tendido de líneas de ferrocarril de las administraciones Bustamante, Santa Anna, Comonfort e incluso durante la Intervención Francesa, a mediados del siglo XIX. La industrialización de México, según Blanco y Romero Sotelo (2017), tuvo su primer auge a partir del ascenso al poder de Porfirio Díaz, a quien se atribuye la apertura a los capitales foráneos que financiaron en buena medida actividades económicas como los ferrocarriles, la minería, el petróleo, la electricidad y la metalurgia. Tras la Revolución, el nuevo Estado mexicano buscaría regular y gravar la producción y venta de bienes y servicios e incluso establecer sus propias empresas para impulsar la industrialización del país.

Ya que los tranvías en Guadalajara y Ciudad de México se construyeron, inauguraron y extendieron durante ese período de desarrollo económico, se hace pertinente retomar la narración analítica hasta 1857, cuando comenzó a funcionar el primer ferrocarril suburbano en el valle de México, entre la capital nacional y la villa de Guadalupe y hacer nuevamente un recorrido de la trayectoria del transporte tranviario en las dos ciudades objetivo, pero ahora

¹³ Se conoce como Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI) al proceso de fomento a la manufactura de bienes de consumo e intermedios, buscando cubrir la demanda con productos fabricados o ensamblados en el país. En México este período cubre aproximadamente cinco décadas, entre 1930 y 1980, y coincide parcialmente con los modelos de política económica conocidos como "Milagro mexicano", desarrollo estabilizador y desarrollo compartido.

analizándola desde la perspectiva institucional y política, centrándonos en las acciones de los distintos gobiernos y en su interacción con los actores directamente involucrados, es decir, las empresas y los trabajadores.

De nuevo, se colocan los eventos y actos de los gobiernos en el marco de las transformaciones económicas, sociales y culturales que se sucedieron en el período explorado. Además de la Revolución Mexicana, obvio parteaguas en la historia moderna de México, se consideran relevantes otras crisis y trastornos como las pugnas entre caudillos, las movilizaciones y disputas entre organizaciones sindicales, la Gran Depresión, la confrontación ideológica durante los años treinta y la Segunda Guerra Mundial. Acorde con el enfoque neoinstitucional, que orienta conceptualmente esta investigación, se considera que los ámbitos político, legal, financiero y tecnológico se entrelazan e influyen mutuamente, por lo que no se puede concebir la actuación del Estado en torno a la economía sin incorporar dichos desarrollos.

El auge de los ferrocarriles y los tranvías se dio sobre todo en la última década del siglo XIX y primera del XX, para experimentar un estancamiento a partir del inicio de la Revolución Mexicana, y posteriormente un deterioro creciente en las décadas subsecuentes, hasta 1944, cuando la Cooperativa de Tranviarios de Guadalajara finalmente desmanteló el servicio, y un año después, cuando el enfrentamiento entre la Alianza de Tranviarios del Distrito Federal y la Mexico Tramways desembocó en la intervención del gobierno en la empresa y la subsecuente revocación de las concesiones a la empresa. El papel que jugó el Estado en cada una de esas fases contribuyó en buena medida a esas variaciones en el desempeño de la empresa, por la diversidad de roles que las instituciones gubernamentales desempeñaban en torno a la actividad económica: fomentando el establecimiento de las empresas, regulando y normando su actividad productiva y su relación con trabajadores y consumidores, y finalmente, creando empresas para ofrecer bienes y servicios al público.

Así fue como durante el Porfiriato las empresas privadas se beneficiaron de la estabilidad política alcanzada durante las administraciones de Porfirio Díaz y Manuel González, así como del control que pudieron ejercer sobre sus empleados gracias al marco legal y a la disposición de los gobiernos a mantener, incluso por la fuerza pública, la disciplina laboral. Al permitir los gobiernos de ese período la conformación de monopolios regionales en transporte público urbano y electricidad, como el binomio Mexico Tramways-Mexican Light and Power o la Compañía Hidroeléctrica de Chapala, lograron su mejor desempeño financiero y comercial, lo que condujo al incremento en el valor de sus acciones, por su reputación de inversiones redituables.

El colapso del Estado mexicano entre 1914 y 1915, que generó condiciones de verdadera anarquía por la acerba lucha entre facciones que sacudió a buena parte del país, naturalmente perjudicó a ambas empresas, primeramente, por la devastadora crisis económica manifiesta en inflación desbocada que incrementó los costos operativos y de mantenimiento. La carestía local debida al conflicto civil coincidió además con el inicio de la Primera Guerra Mundial, que redujo dramáticamente las transferencias de capital y las importaciones de bienes de capital necesarias para el óptimo funcionamiento de los tranvías.

Además de la inseguridad económica, la Revolución alteró dramáticamente el balance de fuerzas entre la empresa y sus trabajadores. Como se vio en el anterior capítulo, las asociaciones de trabajadores de los tranvías obtuvieron su reconocimiento como parte negociadora en las relaciones laborales y de ello se derivó la mejora en sus remuneraciones y prestaciones salariales, que serían en algunos casos de las más altas entre los trabajadores industriales del país. Este proceso no fue, sin embargo, lineal y exento de disputas y conflictos, como lo evidenciaron las contiendas entre los sindicatos anarco-comunistas y los afiliados a la CROM, o las rencillas internas en el sindicato de tranviarios de Guadalajara, entre los “rojos” y los “blancos”. Las pugnas entre las diversas asociaciones de trabajadores estuvieron

estrechamente imbricadas con los conflictos entre los caudillos de la época revolucionaria y la consolidación de un nuevo orden político e institucional, pues líderes como Venustiano Carranza, Álvaro Obregón y Lázaro Cárdenas recurrieron a los sindicatos y federaciones de trabajadores como aliados estratégicos en la lucha por el poder.

Los gobiernos emanados de la Revolución Mexicana favorecieron a las asociaciones sindicales menos radicales y otorgaron candidaturas a los puestos de elección popular a sus líderes, con lo que se inició la gradual incorporación de los trabajadores organizados al Partido Nacional Revolucionario y, por ende, al Estado. Esta relación clientelar entre Estado-Partido y asociaciones sindicales, ya favorecida durante las administraciones de Álvaro Obregón (1920-1924) y Plutarco Elías Calles (1924-1928), se consolidó durante la administración de Lázaro Cárdenas (1934-1940) con la conformación de la Confederación de Trabajadores de México (CTM) y su afiliación al Partido de la Revolución Mexicana (PRM) en el llamado sector obrero.

De manera concomitante a la creciente cercanía entre las asociaciones sindicales y el partido oficial, el Estado mexicano comenzó a crear empresas en áreas de la economía que se consideraban estratégicas para la reconstrucción del aparato productivo tras la etapa armada de la Revolución y después, en la década de 1930, para fortalecer el sector industrial, tras la crisis económica mundial que deprimió el comercio internacional a niveles inusitados. Esta intervención estatal se manifestó en tres áreas principalmente: las finanzas, con la creación del Banco de México y otras instituciones de crédito como Nacional Financiera, además del fortalecimiento del sistema fiscal; los transportes, al estatizarse los Ferrocarriles Nacionales; y los energéticos, al crearse Petróleos Mexicanos y la Comisión Federal de Electricidad, organismos que, pese a su humilde debut en la década de 1930, serían instrumentales para la política de desarrollo industrial a lo largo de todo el siglo XX.

El surgimiento de las empresas estatales y los bancos públicos suele ser atribuido al nacionalismo de los gobiernos emanados de la Revolución Mexicana, que revirtieron la política

económica favorable a los capitales foráneos, sostenida en la época porfiriana. Incluso, podría concebirse como prolongación o preludeo de períodos de intervención del Estado en la economía durante el período virreinal o durante la era de la Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI), lo cual ignoraría que las acciones de los individuos y las organizaciones así como los desarrollos institucionales de cada época responden a las circunstancias propias del momento. En el caso de la economía mexicana, en general, y de las empresas de tranvías, en particular, los gobiernos respondieron a las guerras mundiales, a la Gran Depresión y a la disminución de inversiones internacionales creando instituciones financieras estatales y empresas en sectores estratégicos, pero también en servicios públicos como el transporte. Fue así que los Ferrocarriles Nacionales de México, ya con participación estatal mayoritaria, fueron expropiados en 1937, y la empresa Mexico Tramways formó la base del Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal.

Con estos antecedentes se contextualiza la estatización de las empresas de tranvías de Guadalajara y Ciudad de México, transitoria en el primer caso y definitiva en el segundo. No sólo existieron condiciones políticas que propiciaron la participación del Estado en la economía, o la capacidad financiera u organizativa para operar industrias complejas o estratégicas, sino que se dejó de concebir al transporte público urbano y a otros servicios básicos, como una actividad rentable más que pertenecía al ámbito privado, para considerarlo una herramienta de desarrollo y beneficio a la población.

3.1 El Estado promotor: las concesiones para ofrecer el servicio de transporte público urbano

La mayoría de los ferrocarriles construidos en México en la segunda mitad del siglo XIX, incluidos los tranvías urbanos, se emprendieron mediante la figura de la concesión, ya fuera negociada con los gobiernos locales o con las autoridades federales. Álvarez de la Borda

definió al arreglo de la concesión como “uno en particular donde la promoción, el control técnico, producción y derechos de explotación de las obras y servicios públicos están en manos de la iniciativa privada, con un grado variable de intervención estatal” (Álvarez de la Borda, 2000, p. 33).

No todas las concesiones para construir ferrocarriles, empero, fructificaron y aun las que desembocaron en el tendido de vías no siempre dieron los mejores resultados. Por ejemplo, entre la primera concesión para establecer una vía férrea en el país y la apertura efectiva del primer ferrocarril urbano en el valle de México, aquél que conectó la Ciudad de México y la Villa de Guadalupe a partir de 1857, pasaron poco más de dos décadas. Cuando, tras más de quince años de construcción, se completó la vía entre la capital de la república y el puerto de Veracruz y operó la empresa del Ferrocarril Mexicano, los términos demasiado favorables que garantizaban utilidades a la compañía resultaron onerosos a la hacienda pública, pues acorde con Jáuregui

se concedió a los propietarios [del Ferrocarril Mexicano] el uso exclusivo de la línea durante varias décadas, se otorgaron subsidios significativos, se liberó la importación de materiales para la construcción, y se permitió a los empresarios que fijaran las tarifas de carga y pasajeros [...] el gobierno mexicano subsidió la obra con un total cercano a los 30 000 pesos por kilómetro (Jáuregui, 2005, pp. 75-76).

Es posible que la urgencia del gobierno de Benito Juárez por inaugurar el ferrocarril a Veracruz tras quince años de intermitente construcción motivara a ofrecer términos tan ventajosos para los interesados en terminar la obra. Si se toma en consideración la situación política, diplomática y económica que atravesaba México tras restaurarse la república en 1867, quizás se temía que no hubiera quién se arriesgara a emprender una obra técnicamente compleja (por

el relieve accidentado entre el altiplano central y la costa del Golfo de México), en un país destrozado por décadas de conflictos civiles e invasiones extranjeras y, desde un punto de vista empresarial, de gran riesgo para los capitalistas, por ser la primera obra de tal escala en el país.

Esta urgencia de los políticos liberales mexicanos por desarrollar los sistemas productivos y crear o expandir los mercados era común en otras latitudes, pues según Veerer, una parte significativa de las concesiones eran “contratos otorgados por los gobiernos de estados razonablemente soberanos en la persecución racional de la modernización económica, así como concesiones desplegadas por poderes imperiales para impulsar el crecimiento económico de sus colonias”, las concesiones eran, según este autor, un curioso recurso legal que implicaba derechos de propiedad privada, responsabilidades mutuas entre gobierno y cesionario así como componentes de política pública y de desarrollo (Veerer, 2013, p. 1140). El esquema de concesión para los servicios públicos funcionó de manera similar en otras partes del mundo, en Buenos Aires y Lisboa, por ejemplo “los contratos de concesión fueron establecidos entre el poder local (municipalidad) y las empresas, y otorgaban la producción y distribución de la energía eléctrica a la concesionaria. Será, por lo tanto, atribución del poder municipal la fiscalización de este servicio público” (Bussola, 2008, p. 2). Mientras que los grandes proyectos de infraestructura y explotación de recursos naturales como ferrocarriles, minas o energía eléctrica fueron preferentemente negociados por el gobierno nacional, los servicios públicos urbanos solían ser negociados con los gobiernos locales (municipios).

Según Marichal, la política de fomento adoptada por la administración de Porfirio Díaz se resumió en tres estrategias:

La primera consistía en que el Estado asumiese responsabilidad directa en la construcción de ferrocarriles, como fue el caso del ferrocarril Puebla-Tehuacán, concluido en esos años. La segunda consistía en apoyar a empresas privadas

mediante el otorgamiento de subvenciones monetarias; éste era el caso del Ferrocarril Mexicano que había recibido cierto apoyo financiero del gobierno. El tercer método consistía en impulsar a los gobiernos de los estados a ofrecer concesiones y promover nuevas líneas por su cuenta y/o en combinación con capitalistas privados (Marichal, C. en Ludlow, L. y Marichal, C., 1998, “La deuda externa y las políticas del desarrollo económico durante el Porfiriato: algunas hipótesis de trabajo”, versión electrónica).

El gobierno federal no emprendió, en la etapa inicial del periodo porfiriano, la construcción de líneas férreas por sí mismo, y los demás recursos utilizados para incentivar la construcción de ferrocarriles, como fueron las concesiones a capitalistas nacionales o a los gobiernos de los estados, fracasaron pues los potenciales inversores mexicanos no contaban con capitales suficientes o bien prefirieron dedicarse a empresas menos riesgosas, mientras que bajo el esquema de las concesiones a los estados la mayoría de los contratos no se realizaron, sino que eran vendidos de manera especulativa, de forma que en la década de 1880 sólo se realizaron “unos 226 kilómetros de líneas, consistentes en fragmentos inconexos de vías férreas localizadas en territorios distantes entre sí” (Kuntz, 2015, p. 69).

Si el gobierno mexicano aspiraba a conectar las regiones aisladas del país entre sí y enlazar las zonas de producción con los puertos y las fronteras para favorecer el comercio, se requerían líneas de gran extensión, de preferencia conformando una red, a lo largo y ancho del territorio nacional. Pero dado que los gobiernos de los estados y los empresarios mexicanos habían sido incapaces de tender las vías férreas en la escala deseada, fueron los capitales extranjeros, sobre todo estadounidenses y británicos, las que encabezaron el crecimiento de la red ferrocarrilera en México, que llegó a 19 280 kilómetros en el fatídico año de 1910 (Jáuregui, 2005, p. 89). Debido a la suspicacia de la clase política liberal de la época, esta construcción

febril no estuvo exenta de objeciones, particularmente por temerse que los ferrocarriles pudieran auxiliar a alguna fuerza extranjera que invadiera, nuevamente, el país. Tomando en cuenta el uso extensivo que hicieron los rebeldes revolucionarios de las vías férreas, se puede considerar fundado dicho temor.

El esquema concesionario también se utilizó en los ferrocarriles urbanos, pero la escala bastante menor de inversiones requeridas no planteó una barrera de acceso para los empresarios mexicanos; si bien algunos intentos iniciales no fructificaron, esos tropiezos iniciales sirvieron para que las concesiones subsecuentes fueran aún más favorables. Al formarse la primera empresa para un ferrocarril urbano en Guadalajara, la Compañía Anónima del Ferrocarril de Guadalajara a San Pedro, el gobierno de Jalisco ofreció “condonar el pago de impuestos por diez años, además de cederle los terrenos estatales que la compañía tuviera que ocupar sin necesidad de indemnizar al gobierno [entre los cuales estuvo] la Plaza de San Fernando, donde la compañía instaló la estación general de sus ferrocarriles” (Alvizo, 2020, p. 37).

El apoyo del gobierno estatal de Jalisco al proyecto de 1874 llegó hasta la adquisición de más del 82% de las acciones y más de tres cuartas partes del capital invertido inicial (Alvizo, 2020, p. 38), por lo que se podría considerar un ejemplo temprano de una empresa de participación estatal en su capital. Resulta curioso que el gobierno de Jalisco haya suscrito ese porcentaje mayoritario de las acciones, y no empresarios de la industria y el comercio jaliscienses. De todas formas, el resultado de esta primera empresa fue decepcionante, pues se construyó apenas una vía al poblado de San Pedro Tlaquepaque, por lo que, al reorganizarse en 1880, el gobierno de Jalisco cedió parte de sus títulos accionarios, aunque extendió la condonación de impuestos y además subsidió la construcción de las vías férreas con \$1 000 por cada kilómetro construido, estímulo muy común en la era inicial de la expansión ferroviaria en México. De alguna manera u otra el gobierno de Jalisco procuró favorecer a la nueva negociación, de cara al establecimiento de un modo de transporte novedoso para la época.

Los términos de la concesión otorgada a los promotores del Ferrocarril a Tacubaya, segundo ferrocarril urbano en la Ciudad de México, fueron igualmente generosos. Se le permitió el uso de las vías públicas existentes o nuevas que requiriera para el tendido de las vías, así como los terrenos propiedad de la nación en caso de que se necesitara atravesarlos. Entre las ventajas fiscales se destacan las siguientes:

Se eximía al concesionario del derecho de importación y circulación de las máquinas, carriles y demás efectos necesarios para la construcción y conservación del camino, por diez y ocho meses, durante los cuales podía, igualmente, exportar libremente hasta cien mil pesos destinados a la compra de aquellos útiles. (De la Torre, 1960, p. 378)

Si comparamos los estímulos gubernamentales a las vías férreas, tanto interurbanas como urbanas, se pueden ver recursos legales y fiscales comunes, como eran la exención de impuestos, las facilidades para importar insumos para la operación y hasta el subsidio monetario por kilómetro de vía construido. Estas ventajas podrían parecer ajenas al ideal del liberalismo donde el Estado debería “dejar hacer, dejar pasar” y no interferir en los mercados, pero se puede comprender fácilmente si se incorpora el entorno histórico donde el clamor general por el “progreso” entre la clase política mexicana de la época superaba otras consideraciones más bien teóricas. Según Ve eser, “inestabilidad política, mercados locales subdesarrollados, falta de tecnología y trabajo capacitado, y un orden legal imperfecto explican por qué algunos gobiernos se sintieron obligados a otorgar concesiones” (Ve eser, 2013, p. 1140), descripción que concuerda al pie de la letra con el clima institucional que vivió México durante gran parte del siglo XIX. Es necesario recordar que no existía seguridad en la propiedad privada, pues al bandidaje y conflictos civiles constantes se sumaban las exacciones y

préstamos forzosos que los gobiernos imponían a propietarios, dada la penuria financiera de sus administraciones. En el caso de los inversionistas extranjeros, las reclamaciones por deudas y daños a sus propiedades sirvieron como justificación a los gobiernos de las potencias para intervenir militarmente en México durante buena parte del siglo XIX.

El apoyo gubernamental a la creación de redes de transporte entre ciudades y al interior de ellas era justificable pues, en ausencia de tecnología del transporte, trasladar bienes y pasajeros a las poblaciones vecinas a las ciudades mexicanas podía tardar cuando menos una tarde, y varios días ir a las ciudades cercanas, lo que inhibía el comercio y por ende la recaudación fiscal. En el caso de las exenciones de impuestos a la importación (aranceles) o a la circulación interna (alcabalas), se entiende que el Estado se abstuviera de gravar los productos necesarios para la construcción de los tranvías, para favorecer su rápida construcción.

Quizás la acción más cuestionable de las ejercidas por los gobiernos de la época, el subsidio directo a las empresas constructoras se podría justificar en vista del efecto benéfico de las vías de transporte más eficientes (tanto entre las ciudades como al interior de ellas) sobre la actividad económica, que podría compensar ampliamente los costos iniciales al erario. Es decir, la sociedad en conjunto se beneficiaría de tales obras con productos más baratos, desplazamientos más rápidos, por lo que una mayor actividad económica general justificaba el subsidio a las empresas.

Ahora bien, se entiende que se dieran condiciones muy atractivas a potenciales inversores y empresarios en la materia en el período inicial de su conformación, es decir, las primeras vías férreas urbanas. Sin embargo, según Álvarez de la Borda, se pueden contar entre 1852 y 1893 hasta cuarenta concesiones distintas para distintas líneas nuevas, prolongación de las existentes, escapes, cambios de vía y circuitos en el Distrito Federal (Álvarez de la Borda, 2000, p. 34). Se puede deducir que los gobiernos (pues tanto el gobierno federal como los

locales otorgaban concesiones) buscaron facilitar lo más posible el establecimiento de nuevas vías de comunicación, ofreciendo a los inversores la certeza de un beneficio sobre sus empresas, incluyendo el derecho de vía. Es posible que en la época de la República Restaurada y en el porfirismo temprano existiera algún escepticismo de los capitalistas extranjeros, por lo que la garantía de ganancias compensaría la inseguridad y el riesgo de fracaso de sus proyectos. Con subsidios y beneficios asegurados a las empresas, el Estado mexicano buscaba deshacer los recelos para establecerse en un país tan convulso.

Tras el establecimiento de las primeras empresas de ferrocarriles urbanos o tranvías, como se les comenzó a llamar posteriormente, la competencia entre compañías rivales por el mercado de transportación fue sucedida por la monopolización de las líneas por parte de la empresa más exitosa, en el caso de la Ciudad de México por la Compañía Limitada de Ferrocarriles del Distrito Federal, en el caso de Guadalajara, por la Compañía de Tranvías de Guadalajara, S. A. Ni el gobierno del Distrito Federal ni el del estado de Jalisco se opusieron a la adquisición de las concesiones por la empresa dominante en el mercado o de su fusión y reorganización en nuevas compañías, de lo que se puede deducir que el Estado se abstuvo de evitar esa concentración, sin importar que se engendrara un monopolio de dicho servicio urbano.

Como ya se ha repasado anteriormente, la organización empresarial de los tranvías se volvió más compleja antes y durante el proceso de electrificación de sus redes, por la necesidad de construir y mantener tanto la infraestructura de transmisión de energía eléctrica como los avanzados vehículos eléctricos, que representaban una tecnología sin precedentes en el país. En los casos de la Mexican Light and Power y la Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala, la mayoría de su energía provino de plantas hidroeléctricas, lo que implicó la necesidad de definir a qué nivel gubernamental correspondía la facultad de ceder el uso de los cauces hídricos susceptibles de ser utilizados por las empresas. Tanto los gobiernos federales

como los locales procuraron favorecer y facilitar la construcción de las presas y el tendido de los cables que comunicaron las plantas de generación con las subestaciones eléctricas y finalmente con los clientes finales, principalmente el Estado, algunas fábricas y comercios y, sobre todo, los tranvías. Más adelante se detallará el problema de las jurisdicciones y el debate sobre la propiedad privada o pública, por ahora se discutirá los términos de las concesiones de las empresas de tranvías eléctricos en Guadalajara y Ciudad de México.

Según García Lázaro, el gobierno federal fue benévolo con la Mexican Light and Power, la empresa que sería posteriormente “hermana” de la Mexico Tramways, pues la declaró “de utilidad pública [...] un objetivo fundamental para la empresa, puesto que eso facilitaría los procesos de expropiación de las tierras afectadas por el embalse” del sistema Necaxa-Nexapa en Puebla (García Lázaro, 2015, p. 11). Además, se le facultó para construir las instalaciones e infraestructura necesaria para la generación, distribución, transmisión y venta de energía eléctrica para gran variedad de aplicaciones, pero el artículo tercero de la concesión fue clave según García Lázaro, pues “se estipuló que durante veinte años no se le permitiría a ninguna otra compañía establecer conductores de energía eléctrica destinada al servicio de alumbrado dentro de los límites de la Ciudad de México”, además de que la concesión tendría como término noventa y nueve años (García Lázaro, 2015, p. 11).

Llama la atención que los términos de la concesión fueran bastante abiertos con los posibles usos de la electricidad generada por la Mexican Light and Power, así como la virtual exclusividad que le dieron de la iluminación pública en la Ciudad de México durante dos décadas, o la vigencia de prácticamente un siglo de su concesión. Podría parecer otro signo más del “entreguismo” de los gobiernos liberales, que cedían recursos naturales y mercados de bienes y servicios a los extranjeros, si no se toma en cuenta el riesgo que afrontaban Frederick Stark Pearson y compañía al invertir en el sistema hídrico Necaxa-Nexapa, el cual quedó confirmado con una sequía sufrida durante su construcción, la cual redujo considerablemente

la cantidad de energía que pudieron vender. Además, el sistema de embalses en esta zona montañosa planteó desafíos en ingeniería inusitados en el país, que quizás no habrían sido afrontados de no haberse ofrecido en contrapartida un período seguro de ganancias a los emprendedores.

El gobierno estatal de Jalisco fue también favorable al establecimiento de la electricidad en su capital Guadalajara, así como también a la electrificación de los tranvías, que ya habían sido prácticamente monopolizados por la empresa Tranvías de Guadalajara. Según Valerio, el gobierno de Jalisco celebró en 1909 un contrato con la Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala, S. A. de C. V., en el cual “reconocía [a la mencionada empresa] como sucesora de la Nueva Compañía de Tranvías, Luz y Fuerza de Guadalajara, y por lo mismo, como cesionaria de los derechos y obligaciones provenientes de los derechos y obligaciones provenientes de los contratos” que dicha empresa había celebrado con su administración, a fin de proveer de energía eléctrica tanto a los edificios oficiales, como a la iluminación pública de a la ciudad de Guadalajara (Valerio, 2006, pp. 253-254).

Puede apreciarse que las autoridades federales, estatales y, en menor grado, municipales, favorecieron el proceso de integración vertical y horizontal de las empresas de tranvías de Guadalajara y Ciudad de México en las décadas finales del siglo XIX y la primera del XX, y aprobaron las adquisiciones de las empresas competidoras (que incluían tanto sus bienes como sus concesiones para operar) o su funcionamiento coordinado con las nacientes sociedades empresariales generadoras y comercializadoras de energía eléctrica. Dicha integración monopólica, necesaria por la estructura “en red” de las empresas debió simplificar también la relación entre la empresa de transporte urbano y las autoridades al limitar el número de interlocutores a una sola compañía en el municipio capital y los circunvecinos.

En resumen, y acorde con Liehr y Leidenberger “a las compañías extranjeras en cuanto a su propiedad o control, incluidas la MLP y la MT, se les otorgaban exenciones tributarias

federales, estatales o municipales. Sus derechos de propiedad estaban asegurados y aún más protegidos por leyes federales modernizadas o nuevas” (Liehr y Leidenberger, 2006, p. 285). Esto no implica, según Liehr y Leidenberger, que la relación empresa-estado estuviera exenta de conflictos y problemas, como lo hicieron evidente las protestas de los trabajadores ya estudiadas en el capítulo anterior, que lograron aceptación del público usuario por temas como las tarifas o el nivel de servicio. Ante situaciones conflictivas como los recurrentes accidentes viales y atropellamientos, las disputas entre pasajeros y el personal de la empresa, o los conflictos entre la compañía y propietarios de terrenos privados por el paso de las vía , los gobiernos de la época procuraban mediar entre las partes afectadas, si bien las leyes y códigos existentes así como los términos de las concesiones dadas al inicio de la constitución de las empresas, constreñían a las autoridades en las soluciones que podían dar a esos conflictos.

Aunque las atribuciones y privilegios obtenidos por las empresas en las concesiones tramitadas durante la era porfiriana fueron bastante favorables y explican en buena medida el positivo desempeño financiero de las compañías y su rápida expansión al inicio del siglo, eso no quiere decir que el Estado haya sido totalmente laxo u omiso en su supervisión de las operaciones de estas empresas en México. Según Toledo, la empresa México Tramways debía “presentar cada mes de marzo, bajo protesta de ser verídico, y con la firma de aprobación de los Comisarios Inspectores, un informe completo en referencia al año anterior que incluía trece puntos que tenían que ver con el estado social, financiero y técnico de la compañía”, entre los cuales se contenía información sobre los gerentes, el monto del capital social, las acciones vendidas y dividendos pagados, la cantidad de deuda, detalle de ingresos, información sobre el personal y sus salarios y longitud de la red tranviaria existente y proyectada (Toledo, 2010, p. 64). Esta fiscalización detallada se comprende como un recurso del Estado liberal para asegurarse del cumplimiento por parte de la empresa de sus obligaciones como concesionaria. Varias décadas más tarde, los informes serían empleados para determinar si las demandas

salariales de los trabajadores podían ser satisfechas, pero la práctica de exigir información contable a la empresa no era precisamente nueva.

A principios del siglo XX, las principales ciudades de México requerían del transporte urbano de pasajeros y carga por tranvías eléctricos, cualquier interrupción del servicio por huelgas o paro de la empresa habría perjudicado a la economía y molestado a los usuarios y quizás habría significado conflictos diplomáticos, si las compañías extranjeras se hubieran quejado ante sus gobiernos por cualquier acción considerada contraria a sus intereses. Si consideramos el concepto de “cultura política” que Leidenberger desarrolló en su estudio sobre los tranvías de la Ciudad de México, antes de la Revolución el balance de poder en la arena política era favorable a las empresas, quienes poseían el contacto con los capitales extranjeros. El conocimiento tecnológico, en ese momento muy novedoso, que mantenía funcionando a los tranvías, y los términos de sus concesiones que protegían sus bienes, daban una fuerte posición negociadora a las empresas extranjeras. Además, las asociaciones de trabajadores aún no lograban consolidarse, ante la posición favorable de las autoridades al capital, por lo que no existía un contrapeso a la influencia de las empresas.

Ese clima institucional, sin embargo, se alteró fundamentalmente durante la Revolución Mexicana, y con ello las condiciones en las que pudieron operar las empresas de tranvías. Tras los sucesivos cambios de régimen e innovaciones legales e institucionales, así como los trastornos económicos y sociales experimentados por México y el mundo durante la segunda década del siglo, las empresas de tranvías debieron afrontar entornos cambiantes y radicalmente distintos a aquél que les había permitido desarrollarse y prosperar antes de la Revolución.

La incautación de los bienes e instalaciones de la Mexico Tramways en 1914 fue un parteaguas en la relación entre el Estado y las empresas privadas de transporte urbano, aún interpretada en el contexto de lucha civil entre facciones, que apoyaría al argumento de la

“necesidad militar” para la confiscación. Incluso si se compara a la intervención paralela de los Ferrocarriles Nacionales fue un rompimiento más significativo con el paradigma liberal del Estado distante y respetuoso de los derechos de propiedad privada, pues mientras los FFNN ya eran en parte propiedad del Estado mexicano y su administración se había alineado más con la “razón de Estado” del período porfirista tardío (Valencia, 2017, p. 48), la MT era esencialmente una empresa extranjera, si bien autónoma, según la conceptualización de Mira Wilkins, cuyos capitales, tecnología, dirección administrativa y trabajadores especializados eran extranjeros.

Aunque el bando constitucionalista no podría ser considerado el gobierno nacional, ni de hecho ni de derecho, en el momento de la intervención sobre la empresa (1914), su intermediación entre los trabajadores organizados y la empresa fue radicalmente distinta a aquélla llevada a cabo durante la era porfirista. Según De la Torre,

Las autoridades pidieron a los trabajadores reanudar sus labores en tanto que la junta directiva estudiaba y resolvía su demanda, comprometiéndose, por su parte, a mediar en ese conflicto y garantizando en forma enérgica su intervención, la cual consistió en la incautación de los bienes de la empresa. Una vez incautados, el gobierno elaboró un pacto que firmaron la gerencia de la Compañía de Tranvías, designada por el gobierno de la Revolución, y el Sindicato de Empleados y Obreros de la misma compañía, establecido en la Casa del Obrero Mundial (De la Torre, 2018, pp. 735-736).

En la expropiación de los bienes de la MT de 1914 se pueden ver con cierta claridad dos características de la relación Estado-empresas-trabajo que se reforzarían en años posteriores en la práctica política y en la letra de las leyes: la intervención de bienes privados por causa de utilidad pública y la aceptación de las asociaciones de trabajadores como parte negociante

activa en los contratos y acuerdos con la empresa. Como es sabido, el artículo 27 de la Constitución Política de 1917 estableció la capacidad del gobierno de expropiar bienes privados mediante indemnización,

La propiedad de las tierras y aguas, comprendidas dentro de los límites del territorio nacional, corresponde originariamente a la Nación, la cual, ha tenido y tiene el derecho de transmitir el dominio de ellas a los particulares, constituyendo la propiedad privada (*Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*, p. 12)

Ya que la intervención de los tranvías y de los Ferrocarriles Nacionales antecede a la redacción y promulgación de dicho principio, se puede ver la práctica revolucionaria de principios completamente diferentes a aquellos que caracterizaron al Estado porfiriano, principios que a su vez sustentarían la estatización definitiva de los tranvías de la Ciudad de México, realizada en 1945. La generosa política de concesiones del período porfirista fue uno de los puntos contenciosos que los diversos jefes e ideólogos revolucionarios enarbolaron al levantarse en armas y legislar, y fueron fuente de tensión con empresas y gobiernos extranjeros, como lo evidenciaron eventos como la negociación de la deuda ferroviaria en los años veinte o la paradigmática expropiación petrolera de 1938.

Por otro lado, el artículo constitucional 123 señaló los lineamientos generales para los derechos de los trabajadores; si bien los principios fueron enunciados claramente en la ley suprema, en los años siguientes el Estado mexicano surgido de la Revolución debió elaborar las leyes reglamentarias para su ejecución y procurar su vigencia en los hechos. Sin embargo, la realidad de la dinámica política posrevolucionaria trascendía el ámbito constitucional y aún el legal, pues como se ha visto en el anterior capítulo las asociaciones de trabajadores

incrementaron su peso en las negociaciones mediante constante actividad política y alianzas con el sector estatal (Escobar, 2021, p. 54).

Los gobiernos revolucionarios no fueron, sin embargo, completamente opuestos a las concesiones o a la inversión extranjera, particularmente durante el período de Plutarco Elías Calles en la presidencia formal (1924-1928) o como “poder detrás del trono” en el llamado Maximato (1928-1934), pero buscaban que los servicios ofrecidos al Estado o al público fueran acordes con los términos de las negociaciones originales, e incluso buscaban mejorar los términos en favor del Estado, cuando terminaban los plazos de las concesiones.

En 1925, por ejemplo, varios diputados locales en Jalisco señalaron que “conforme al contrato de 1909 celebrado con el Gobierno del Estado, no podía modificar sus tarifas para el cobro de luz, fuerza y calefacción durante cincuenta años” (“El H. Congreso local tiene en estudio los contratos con la Cía. Hidroeléctrica” en *El Informador*, 12 de septiembre de 1925) por lo que solicitaban que en la nueva negociación entre empresa y gobierno se marcaran tarifas razonables al consumidor, en atención al trato favorable que, según sostenían, le había dado el gobierno. La nueva dirección de la Hidroeléctrica, que había pasado a ser propiedad de inversores norteamericanos, solicitó el año siguiente una suspensión contra el decreto del gobernador de Jalisco en materia de tarifas y buscó ampararse contra dicha medida, pero el fallo judicial les fue adverso (“Se negó ayer la suspensión a la Eléctrica”, *El Informador*, 30 de marzo de 1926).

Es posible que los gobiernos locales estuvieran conscientes de que ciertos servicios públicos como la electricidad o el transporte urbano no podían ser administrados en ese momento por el Estado, pero se podía condicionar a las empresas privadas a que se ciñeran a parámetros de operación que los gobiernos posrevolucionarios consideraran políticamente aceptables. La nueva clase política posrevolucionaria no era capaz, durante los años veinte, de estatizar el servicio, pero adoptó una posición más estricta con las empresas que sus antecesores

del antiguo régimen porfirista, lo cual fue particularmente cierto en Jalisco, durante el período en el poder de José Guadalupe Zuno (1924-1927), que siguió una política de fomento de las asociaciones de trabajadores de forma autónoma a la alianza entre Plutarco Elías Calles y Luis N. Morones. Como se mencionó anteriormente, en 1923 (durante un período interino de Zuno en la gubernatura) se interrumpió el servicio de los tranvías de la Hidroeléctrica bajo el pretexto de que debía uniformar la dirección en que transitaban por la calle sus vehículos (“Intempestivamente fue suspendido ayer el tráfico de tranvías”, *El Informador*, 18 de junio de 1923).

En la Ciudad de México, la México Tramways pasó a ser controlada por el holding Sofina en 1925, pese a las huelgas constantes durante la década y la conflictividad de los trabajadores organizados afiliados a la CGT. Según Liehr y Leidenberger,

Conway [gerente general de la MT] se quejaba de la interferencia gubernamental en lo que él consideraba asuntos internos. En 1925, él mismo fue obligado por el presidente Plutarco Elías Calles, bajo la amenaza de expulsión, a reconocer oficialmente a la Alianza [de Tranviarios, afiliada a la CROM] (Liehr y Leidenberger, 2006, p. 289.)

Resulta interesante que, pese a la presión de los gobiernos, rayana en la intimidación, para seguir los lineamientos en materia laboral o no incrementar sus tarifas durante la década de 1920, no se haya recurrido a la expropiación directa ni a la reestructuración de la empresa como un organismo público para seguir ofreciendo el servicio al público. Se comprende mejor esta aparente contradicción si se toman en consideración las circunstancias políticas y económicas que atravesaban Jalisco, la Ciudad de México y el país en general.

En el aspecto político, la década de 1920 se caracterizó por el dominio político de dos caudillos, Álvaro Obregón y Plutarco Elías Calles, que se “turnaron” la presidencia entre 1924 y 1928, en el caso de este último incluso fuera de la presidencia, como demuestra la denominación de “Maximato” al período 1928-1934. Esta hegemonía no se libró de ser cuestionada por métodos legales e ilegales tanto por los políticos revolucionarios o por la oposición, como lo demostraron la candidatura de José Vasconcelos en 1929 y las múltiples rebeliones de caudillos revolucionarios insatisfechos, pues según Segovia y Lajous

la labor más importante de Obregón y Calles habría de ser, precisamente, recoger los restos diseminados a lo largo y a lo ancho de la nación para organizar con ellos un poder central fuerte y, con su ayuda, empezar una rápida modernización del país. Las oposiciones no fueron pocas y en 1923, 1927 y 1929 no se trató sólo de revueltas militares. Quienes en ellas participaron pretendían, en sus arreglos con los caudillos encargados de encabezar los movimientos, mantener sus parcelas de mando relativamente autónomo y seguir reservándose el papel de caudillos, menores si se quiere, pero de caudillos (Segovia y Lajous, en Meyer, 1978, versión electrónica).

Calles resolvió ese descontento, igualmente por medios legales o ilegales, eliminando físicamente a sus rivales y organizando un partido “único”, el Partido Nacional Revolucionario, en el que se buscó ligar a las diversas organizaciones políticas locales afiliadas a la Revolución. Dicho partido, pese a reducir los conatos de rebelión tan comunes anteriormente, estuvo lejos de ser una organización monolítica y centralizada, y persistieron los regionalismos y la autonomía de las regiones, como lo demostró Zuno en Jalisco, según Meyer

Imponer las decisiones centrales soslayando conflictos con los hombres y organizaciones locales; encontrar la forma de imponer la voluntad electoral del PNR —es decir, de inclinar al pueblo a votar por Pascual Ortiz Rubio— o de ganar la elección por lo menos, eran los propósitos esenciales en aquel momento (Meyer, 1978, versión electrónica).

Tanto o más grave incluso que las revueltas de los caudillos insatisfechos, fue el levantamiento armado de los cristeros en el occidente y centro del país, que exigió al Estado mexicano abundantes recursos financieros y humanos, además de la destrucción material y social que dejó por las comarcas cercanas a Guadalajara y el Bajío. Según Meyer

El gobierno federal se vio obligado a disminuir en un 30% el salario de los funcionarios para financiar la campaña; el 10 [de febrero de 1928] saltó el tren presidencial, y el 16 los sabotajes [de los cristeros] causaban tres catástrofes ferroviarias cerca de Cuernavaca, San Luis Potosí y Yurécuaro; al día siguiente, el tren saltaba de nuevo en la vía de Laredo. A fines de mes, Arandas, Atotonilco y San Miguel el Alto [Jalisco] eran atacados durante todo el día 25, y el gobierno llamó a tres unidades de Chiapas y Tabasco (Meyer, 1973, p. 284).

La postura anticlerical del gobierno de Calles, aunada a sus posiciones radicales en materia política y cultural, no sólo crispó el entorno político local, sino que además causó dificultades con el gobierno de los Estados Unidos.

En el ámbito económico, los gobiernos de Obregón, Calles y sucesores se enfrentaron a la penuria financiera, por hallarse gran parte del país destruido y sus aparatos productivos arruinados o sus mercados desarticulados. Los gobiernos posrevolucionarios buscaron pagar la

deuda estatal mexicana para aspirar a obtener nuevos fondos en los mercados financieros internacionales, incluso al costo de descuidar ramos prioritarios para el desarrollo nacional, según Krauze, “el proyecto [económico de la administración Calles] suponía, antes que nada, el saneamiento crediticio —puertas afuera y adentro— financiero y presupuestal del gobierno” (Krauze, 1978, versión electrónica). Pese a su extremismo ideológico, el gobierno de Calles y sus sucesores siguieron políticas económicas bastante ortodoxas e incluso, conservadoras. Es claro que, si el Estado mexicano se encontraba en una situación financiera estrecha, los gobiernos locales lo estarían también, y serían por lo tanto incapaces de hacerse cargo del servicio de tranvías de sus ciudades.

La crisis subsecuente, detonada a causa del derrumbe financiero en Wall Street, Nueva York en 1929, se extendió por el mundo, deprimiendo el comercio internacional y las transferencias de capitales necesarios para el desarrollo productivo e infraestructural en los países en vías de desarrollo. México, cuya economía estaba cada vez más integrada a la estadounidense por la vía de la inversión extranjera en sus empresas así como por la venta de materias primas como metales preciosos e industriales, petróleo, alimentos y fibras vegetales, se vio naturalmente afectado, aunque según Knight, pudo recuperarse con relativamente mayor facilidad que otros países de la región, pues “en primer lugar, México no dependía en exceso de un producto de exportación volátil; segundo, la variada canasta de exportación de México incluía dos productos primarios que lograron soportar la depresión mejor que otros: la plata y el petróleo” (Knight, en Drinot, y Knight, (coordinadores), 2014, p. 281).

Pese a las cifras alentadoras de la actividad macroeconómica del país, el efecto sobre las economías locales fue severo, tanto para los campesinos como para los ciudadanos la calidad de vida empeoró debido al desempleo, la carestía y la depresión de los salarios. Los gobiernos se enfrentaron a la coyuntura desafortunada de una economía macilenta, empresas que no podían o no deseaban invertir en sus redes de transporte, y trabajadores organizados que

demandaban soluciones drásticas y urgentes a su grave situación. En ese contexto se dio la intervención judicial por liquidación de la Compañía Occidental de Transportes en 1931, ya mencionada en los anteriores capítulos.

Dicha intervención, que involucró a representantes del gobierno estatal de Jalisco, de la empresa y del sindicato de tranviarios, antecedió en varios años al caso de Ferrocarriles Nacionales, empresa estatizada y entregada en 1937 al sindicato nacional de ferrocarrileros para ser operada bajo el esquema de la “administración obrera”. Es llamativo que el gobierno de Jalisco haya favorecido el paso de la empresa privada a la cooperativa de producción por parte de los trabajadores y no su reorganización como una empresa pública o al menos mixta, de cualquier forma, a partir de 1936 la relación entre gobierno y empresa de transporte dejó de corresponder al esquema heredado de la época porfirista, y la ruina final de la Cooperativa en 1944 significó que el transporte público en Guadalajara funcionó de forma diferente, ya no una empresa extranjera sino un grupo de empresarios-líderes obreros dominarían la escena. Los sucesivos gobiernos de Jalisco se abstuvieron de formar una empresa de transporte público urbano por varias décadas, hasta la creación del Sistecozome en 1978, favoreciendo la regulación del transporte urbano por medio de concesiones y permisos a particulares.

En la Ciudad de México, sin embargo, la confrontación entre empresa privada y asociación de trabajadores se agravó durante la década de los treinta, como ya se ha descrito. La Mexico Tramways aducía números rojos a causa de las mayores remuneraciones que la Ley Federal de Trabajo le ordenaba pagar a sus trabajadores (argumento rechazado por la Alianza de tranviarios, acorde con Liehr y Leidenberger, 2006, p. 299) y, por ende, era incapaz de realizar inversiones para rehabilitar sus vías y adquirir nuevos trenes. Es posible que las concesiones dadas a fines del siglo XIX y principios del XX no comprendieran la remuneración y prestaciones de los trabajadores, o en el caso de que lo hicieran, no pudieran litigar en contra de la legislación federal y en especial contra la Constitución.

Las huelgas constantes en 1945 que condujeron, primero, a la intervención gubernamental en el conflicto entre la Alianza de Tranviarios y la Mexico Tramways, y después, a la rescisión de las concesiones por el gobierno federal, ejemplifican la variación completa en la posición del Estado mexicano respecto a las empresas. Ciertas medidas paliativas, como condonar el pago de impuestos a la MT para dedicarlos a reparar vías y trenes (De la Torre, 2018, p. 780) fueron insuficientes ante la intransigencia de la Alianza de Tranviarios para aceptar un aumento de tarifas y por la incapacidad de la empresa de conseguir capitales.

Ante la incapacidad de la México Tramways de satisfacer las demandas del sindicato y de rehabilitar extensamente su red tranviaria se fortaleció la posibilidad de rescindir las concesiones o expropiar a la empresa. No se encuentra en las fuentes alguna sugerencia de un subsidio fiscal directo o una posible participación estatal en la empresa vía compra de acciones o financiamiento por adquisición de bonos, al estilo de la intervención del gobierno federal en los ferrocarriles en 1907. La decisión final fue declarar “caducas” las distintas concesiones que permitían a la MT dar el servicio de transporte urbano por tranvías, enumerándose las siguientes causas para ello:

1ª — Por no haber ejecutado las obras ordenadas por este Gobierno, que se detallan en el anexo número 1.

2ª — Por no prestar el servicio de manera uniforme, regular y continuo [sic], según se detalla en el anexo número 2.

3ª — Por no reemplazar todos los bienes necesarios para la prestación del servicio ni haber ejecutado las obras de reparación, conservación y reconstrucción indispensables para la regularidad del servicio, según anexo número 2.

4ª — Por haber interrumpido el servicio sin causa justificada y sin previa autorización del gobierno, como se comprueba con las copias certificadas expedidas por las Autoridades del Trabajo declarando lícitas las huelgas llevadas a cabo en un período de cinco años a la fecha.

5ª — Por pertenecer las compañías que usted representa [se refiere al apoderado de la Mexico Tramways] al trust extranjero conocido como “Sofina” y “Amitas”, como podrá verse por las copias que se adjuntan. (“Resolución que declara caducas las concesiones otorgadas para la construcción y explotación del Sistema de Tranvías del Distrito Federal”, *Diario Oficial de la Federación*, 6 de agosto de 1946)

Acusaciones derivadas, en su mayoría, del quebranto financiero de la empresa, así como a los constantes conflictos con la Alianza de Tranviarios, pero que, según el gobierno federal fueron suficientes para declarar omisa a la compañía de las obligaciones estipuladas por las concesiones. La propiedad extranjera de la compañía no era ilegal en sí, aunque la Ley de 1942 exigía que, en el caso de las personas morales concesionarias que contaran con socios extranjeros, éstos debían “hacer la manifestación formal de que se considerarán como nacionales respecto de los permisos, y de que se obligan a no invocar la protección de sus gobiernos” (“Ley que fija las bases a que habrán de sujetarse el tránsito y los transportes en el Distrito Federal”, *Diario Oficial de la Federación*, 23 de marzo de 1942).

Los representantes legales de la empresa entablaron un juicio de amparo, buscando la nulidad de la “caducidad” de las concesiones, por lo que entre la rescisión y la organización de la empresa paraestatal pasó casi un año (De la Torre, 2018, p. 804). Los representantes de la MT negaron que el concepto de “trust extranjero” aplicara en su acepción de monopolio, pues “el artículo 6º fracción I de la Ley Orgánica del Artículo 28 constitucional claramente indica

que no quedarán comprendidos en las presunciones de monopolio las empresas de servicios públicos concesionados que funcionen conforme a tarifas aprobadas oficialmente” (“Resolución que declara caducas las concesiones otorgadas para la construcción y explotación del Sistema de Tranvías del Distrito Federal”, Diario Oficial de la Federación, 6 de agosto de 1946).

Cabría preguntarse qué cambió en cincuenta años para que el Estado mexicano pasara de subvencionar y favorecer el establecimiento de las empresas de tranvías urbanos con concesiones favorables a los inversionistas privados, a dar por concluidas dichas concesiones, en el caso de la Ciudad de México, o liquidar los bienes de la empresa y cederlos a los trabajadores organizados, como en Guadalajara.

Retomando el concepto de “posición estratégica” que Womack analizó aplicado a los trabajadores industriales, ¿se podría hablar de la importancia crucial de los tranvías para el desarrollo urbano en 1857 o 1874 y su obsolescencia técnica y económica en 1936 y 1946? ¿O quizás una actitud radicalmente diferente hacia la empresa privada por parte de los gobiernos liberales porfiristas y las administraciones postrevolucionarias? ¿O quizás una variación en la cultura política en las ciudades mexicanas, como señaló Leidenberger en su trabajo de 2011?

Limitando la respuesta de esta pregunta a las evidencias presentadas anteriormente en el curso de este trabajo y al enfoque de este capítulo en el Estado mexicano, podemos avanzar dos hipótesis particulares. La primera, toma las experiencias de creación y funcionamiento de empresas e instituciones públicas durante los años veinte y treinta, sobre todo el antecedente de la expropiación petrolera y la estatización de los ferrocarriles mexicanos, que dieron la seguridad al gobierno mexicano de que era posible, con los recursos humanos y financieros de que contaba, operar y mantener empresas de bienes y servicios de propiedad pública. Dicha experiencia, aún parcial cuando se liquidó la Compañía Occidental de Transportes y se organizó la Cooperativa de Tranviarios de Guadalajara en 1936, se había consolidado para

1947, cuando se organizó el organismo público descentralizado Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal.

La segunda toma las conceptualizaciones presentadas por Womack y Leidenberger, y se refiere al ambiente político y al balance de poder entre los actores involucrados. Los trabajadores, como se ha visto en el capítulo pasado, se habían integrado decisivamente al sector corporativo del Partido de la Revolución Mexicana y a las asociaciones nacionales de trabajadores, por lo que eran hacia 1946 actores más relevantes en la escena política local que los directivos y aún los accionistas de las empresas de tranvías. Segundo, así como los trabajadores tranviarios (caso sobre todo en el Distrito Federal, no tanto en Guadalajara) lograron una “posición estratégica” por su capacitación y actividad política, los tranvías eléctricos ya habían dejado de ser el medio más eficaz de transporte público, habían perdido su monopolio y, por ende, su “posición estratégica” en el mercado de la movilidad urbana.

3.2 La jurisdicción del transporte urbano y su regulación como servicio público

Cuando se discutía en el anterior apartado sobre los incentivos dado a las empresas introductoras de la tecnología ferroviaria a México por los gobiernos o, en general, sobre la “postura” del Estado hacia las empresas privadas de tranvías, se tomó como elemento articulador de dichas políticas a la figura legal de la concesión. Las concesiones eran a la vez un acuerdo entre el gobierno y la empresa, y una declaración de derechos y responsabilidades mutuas, pero como cualquier contrato en un régimen de derecho estuvieron constreñidas por la legislación existente de todos los niveles de gobierno, desde los reglamentos locales hasta las leyes estatales y federales y, principalmente, por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Entendiendo que la actividad de las empresas privadas de tranvías se desarrolló en un ambiente institucional específico (el mexicano de los siglos XIX y XX) el cual sufrió

transformaciones en el período analizado, se procederá a discutir algunos desarrollos jurídicos y legales que pudieron influir en la trayectoria y características de las empresas de tranvías, desde su formación hasta su liquidación o estatización, así como la jurisdicción que comprendía su fomento y regulación de sus relaciones con el Estado, con los trabajadores y con el público usuario.

Primeramente, se deben hacer ciertas precisiones en torno a la jurisdicción de los servicios públicos. Durante el período reseñado, la forma de gobierno de México fue la república federal representativa, que se constituía de entidades federativas conocidas como estados, libres y soberanos en su gobierno interior (como lo era Jalisco), pero también de jurisdicciones especiales, sujetas al gobierno federal: los territorios y el Distrito Federal (D. F.), que fungía como la sede del gobierno de la República. Los estados (y el D. F.) se componían a su vez de ayuntamientos, que eran gobiernos locales que solían abarcar una o más ciudades y los asentamientos aledaños.

Los ámbitos de competencia de los distintos niveles de gobierno (municipal, estatal y federal) en materia de servicios públicos podrían parecer lógicos, aquellos que se extienden sobre un territorio amplio, que cubriera varios estados, caerían bajo la égida de la federación, mientras aquellos circunscritos a las localidades corresponderían al ayuntamiento. A esta lógica se sumarían los precedentes históricos de algunas actividades, por ejemplo, los impuestos de importación y exportación fuera del territorio nacional corresponderían a la Federación, mientras las contribuciones y permisos locales serían competencia del municipio o el estado.

En cuanto a los nuevos bienes y servicios introducidos al país, como los ferrocarriles o la energía eléctrica, se debían definir esos ámbitos de competencia por medio de nuevas leyes, decretos y reglamentos, pero aún persistieron diversidad de jurisdicciones, que se contradecían y suscitaban conflictos entre los niveles de gobierno. La Constitución de 1857 preveía un método para resolver controversias entre los distintos niveles de gobierno en su artículo 98,

que establecía que “corresponde a la Suprema Corte de Justicia desde la primera instancia, el conocimiento de las controversias que se susciten de un estado con otro, y de aquellas en que la Unión fuere parte”, pero no estableció claramente qué ámbito correspondía a cada nivel de gobierno.

Según Pacheco “antes de 1888, instalar un equipo para el autoconsumo [eléctrico] no tenía ninguna obligación específica y la construcción de un sistema con fines comerciales requería únicamente del permiso expreso de los gobiernos municipales y estatales” (Pacheco, L., 2019, p. 605). A partir del mencionado año, sin embargo, la Ley Federal de Vías de Comunicación señaló bajo la jurisdicción federal los “lagos y ríos interiores que fueran navegables o flotables, así como los lagos y ríos de cualquier clase que sirvieran de límites del país o entre sus estados” (Pacheco, L., 2019, p. 605). Las empresas que generaran, distribuyeran y comercializaran energía eléctrica podían celebrar contratos con gobiernos municipales o estatales, pero los permisos para aprovechar caudales hídricos para obtener energía eléctrica tendrían que ser negociados con el gobierno federal.

Respecto a las empresas de tranvías, tanto en Guadalajara como en Ciudad de México, algunas vías férreas conectaban la capital de la entidad política y sus municipios aledaños, en el caso de Guadalajara, dicha ciudad fue comunicada con las vecinas villas de San Pedro Tlaquepaque y Zapopan, mientras que las primeras vías férreas en el Distrito Federal conectaron a la Ciudad de México con la villa de Guadalupe y el poblado de Tacubaya, para posteriormente alcanzar las vecinas poblaciones de Azcapotzalco, Tacuba, Mixcoac, San Ángel y Xochimilco. A pesar de ello, otras líneas eran establecidas al interior del municipio capital, como fue el caso de la vía Mexicaltzingo-Santuario en Guadalajara y muchas en la ciudad de México. Podría pensarse entonces que, cuando se tratara de una vía al interior del municipio la jurisdicción sería del ayuntamiento, mientras que si se extendiera por más de una municipalidad correspondería o bien a los municipios afectados o a la entidad federativa, pero

según Rodríguez Kuri “unas veces era el ayuntamiento el que aprueba disposiciones sobre las concesiones, en otras ocasiones era el Ejecutivo federal” lo que deja claro que no existió un criterio único para la negociación de permisos (Rodríguez, A., 1996, p. 154).

La pugna por la regulación del transporte urbano entre los municipios, las entidades federativas y el gobierno general se debe entender en el contexto del progresivo debilitamiento de los primeros y el gradual crecimiento de las capacidades del último, no solamente desde la Revolución Mexicana sino aún durante el período porfiriano. El mismo Distrito Federal perdió gradualmente su relativa autonomía, y sus divisiones internas, las municipalidades, fueron reorganizadas en 1928. Desde entonces y hasta 1997, el Distrito Federal sería gobernado por un regente, designado por el Presidente de la República y no por los votantes.

Este proceso erosivo del autogobierno en la capital comenzó, según Rodríguez Kuri, con “la Ley de Organización Política y Municipal del Distrito Federal, que entró en vigor en marzo de 1903, [la cual] formalizó la marginación de los ayuntamientos del Distrito de las decisiones concernientes a los ferrocarriles urbanos” (Rodríguez, 1996, p. 169) y centralizó para el gobierno federal decisiones que antes se tomaban en el ámbito local. Se vivió un breve paréntesis democrático durante la presidencia de Francisco I. Madero (1911-1913), quien “restableció el municipio como la unidad principal de la gobernación urbana en 1911. En esencia, esta reforma reimplantaba las prácticas democráticas locales que habían sido eliminadas por la dictadura de Díaz” (Davis, 1999, p. 54), pero fue revertida por el dictador Victoriano Huerta, tras su ascenso ilegítimo al poder en 1913.

El período entre la caída de Huerta y la promulgación de la Constitución Política de 1917 se vivió entre ocupaciones y desocupaciones de los bandos revolucionarios en disputa, tanto en Guadalajara, con las alternantes tomas de la ciudad por villistas y constitucionalistas, como en la Ciudad de México, que fue sede del gobierno de la Convención Revolucionaria, después tomada por los zapatistas y finalmente recuperada de manera definitiva por las tropas

constitucionalistas. No parece ser casual que la discusión, redacción y promulgación de la nueva ley suprema por los revolucionarios triunfantes se realizara en una cercana ciudad de provincia (Querétaro) y no en la capital, pues la Constitución refrendó en su artículo 123 que la propiedad de las aguas, el suelo y subsuelo se originaba en la nación, con lo que se confirmó el dictamen de 1888 que reservaba al gobierno federal las decisiones en materia de tierras y cauces hídricos.

La época de los años veinte, bajo Obregón y Calles, se caracterizó no sólo por la reconstrucción física y organizacional tras una década de lucha civil y desorden político, sino también por la creatividad del nuevo grupo gobernante en materia institucional, con nuevos mecanismos e instrumentos que permitieron al Estado mexicano acrecentar y administrar mejor sus ingresos y dedicarlos al fomento de la actividad económica, como el banco central emisor, las instituciones crediticias, y en general un sistema fiscal más efectivo.

Los cambios y trastornos políticos e institucionales ocurrieron de forma paralela a la continua expansión urbana que experimentaron las ciudades mexicanas durante y después de la Revolución, así como la transformación tecnológica de los medios de transporte. Ciudades más extensas territorialmente y más densamente pobladas demandaban medios de transporte urbano más eficientes y extensivos, pero las incipientes redes de transportación pública eran constreñidas por la situación económica, comúnmente complicada, y los ordenamientos legales, que exigían negociaciones entre el Estado y los actores afectados.

Aunque los tranvías eléctricos fueran, previo a su estatización, empresas de propiedad privada, su funcionamiento en las vialidades públicas y su uso por la población en general como servicio urbano significaron un traslape entre lo público y lo privado. Ya se han reseñado en el anterior capítulo los desacuerdos y conflictos entre los trabajadores y la empresa, que solían afectar al público usuario por los paros y huelgas, y se discutirán adelante la regulación

de sus actividades por las autoridades mediante legislación y reglamentos de tránsito y la mediación gubernamental entre empresas y trabajadores, pero incluso en su funcionamiento cotidiano los tranvías eran un espacio público. El presente trabajo no busca analizar la sociabilidad al interior de los tranvías o las “representaciones” del transporte público en la cultura popular, pero es útil recordar que existía una interacción constante entre los trabajadores de la empresa, los usuarios (y entre ellos mismos, al interior del vehículo) y otros transeúntes y peatones. Por lo regular, las leyes oficiales, los reglamentos internos y las normas no escritas de comportamiento vigentes en esa época sostenían el orden, pero en muchas ocasiones surgían discusiones y conflictos en torno a los tranvías y en su interior.

Acorde con los reportes de la época, los accidentes y fallas de los tranvías, o abordos de ellos, eran muy comunes, comprendiendo desde pasajeros lesionados por caer al ascender o descender del vehículo, choques entre los tranvías y vehículos privados (carruajes y carros de tracción animal, y posteriormente automóviles y autobuses), descarrilamientos de los trenes atribuibles al mal estado mecánico de los vehículos y las vías o al exceso de velocidad con que transitaban, y hasta los sonados y desafortunados casos de atropellamiento, que podían dejar contundida, lisiada o mutilada a la víctima o hasta hacerle perder la vida.

Tales sucesos involucran varios factores, tanto internos a la operación de la empresa, como inherentes a su interacción con terceros, lo que abrió la puerta para choques y desacuerdos con la población general y con el gobierno. Al ser los tranvías una tecnología nueva, y debido a las condiciones dispares en que se contrataban las concesiones, no había un criterio unificador para regular a los tranvías eléctricos, sino que las medidas adoptadas parecían seguir una mecánica casuística, que solía prestar más atención a los precedentes que prever desarrollos futuros obviamente desconocidos.

Existieron dos ámbitos, según Rodríguez Kuri

En la administración y funcionamiento de los tranvías urbanos: las reglamentaciones sobre lo que genéricamente se denominaba, en la jerga del ayuntamiento y de la prensa, la “policía urbana” de los tranvías; y las decisiones referidas a la elección y aprobación de los concesionarios y de los términos esenciales de la concesión (Rodríguez, 1996, p. 163).

Dentro de la llamada policía urbana, Rodríguez Kuri colocaba asuntos como “señalización de vías, límites de velocidad, lineamientos de seguridad”, mientras en el segundo ámbito estarían la ruta seguida por la línea negociada, las tarifas, etcétera (Rodríguez, A., 1996, p. 164), pese a que todos esos aspectos eran integrales en la operación de los tranvías y clave para la calidad del servicio al público y para la obtención de ingresos por funcionamiento eficiente y acorde con consideraciones de orden urbano. No existía una separación radical entre estándares de servicio y estructura física o empresarial, como lo demuestra un reglamento del ayuntamiento de Guadalajara expedido en 1889 para los tranvías de tracción animal.

En ese documento se detallaban características físicas de las vías férreas, como que “la distancia del riel a la banqueta será de 60 centímetros en los alineamientos rectos” (Araiza, et. Al. (compiladores), 1989, pp. 141-147), o la distancia vertical respecto al nivel del empedrado de la calle o su diseño para no obstaculizar el flujo de las aguas, que tradicionalmente corrían al centro de las calles. Después, se detallaban ciertas previsiones relativas a la velocidad de los tranvías y al deber de avisar con una campana cuando se aproximaran a un cruce, y más adelante se establecen algunas reglas para los pasajeros, como la prohibición de fumar cuando las ventanillas del vehículo estuviesen cerradas, o que “no se admitirán en los coches personas ebrias o que causen escándalo por hechos o palabras”, las cuales se esperaba que los empleados de las empresas harían cumplir. Finalmente, se establecen ciertas disposiciones que los trabajadores debían cumplir, como el cuidado de objetos perdidos por los pasajeros, la

portación adecuada del uniforme, el requisito de disponer de cambio para recibir pagos en efectivo y que “los conductores, cocheros y demás empleados en los tranvías deberán ser cuidadosos y corteses, a fin de que traten a los pasajeros con las atenciones debidas” (Araiza, et. Al. (compiladores), 1989, p. 146).

Es curioso que un reglamento municipal condense tanto disposiciones técnicas de las vías y paradas como normas sobre comportamientos al interior de los tranvías y disposiciones de la apariencia y procedimientos que los empleados debían seguir, lo que confirma que la separación entre medidas de “policía urbana” y detalles físicos y operativos sugerida por Rodríguez Kuri no siempre fue tan clara en los hechos y menos aun cuando el servicio de tranvías era relativamente novedoso y sujeto a constantes cambios.

Durante las primeras décadas del siglo XX se extendió el uso de nuevos tipos de vehículos en las ciudades mexicanas, principalmente vehículos automotores de pasajeros y carga. Los tranvías eléctricos, que eran el medio de transporte más rápido en sus primeros años de operación, tuvieron que compartir, y a veces combatir por, el espacio en las vialidades, con automóviles particulares y de alquiler (taxis), camiones de carga y, sobre todo, los primeros autobuses de pasajeros. Además, persistieron los tradicionales coches y carretas jalados por animales, lo que representaba posibilidades inmensas de conflictos viales, por lo que los gobiernos procuraron regular el tránsito urbano, por medio de leyes y reglamentos. Esta legislación emergente redefinía también la competencia de las autoridades en la vía pública.

En 1937, siendo gobernador Everardo Topete, fue expedido el Reglamento de Tránsito del Estado de Jalisco, para regular los desplazamientos de peatones, vehículos automotores y de tracción animal. Se reservaba en él al gobierno estatal la expedición de licencias y permisos de circulación, así como la facultad de mantener el orden en plazas, calles y caminos del estado, por medio de sus propios agentes o con la cooperación de las policías municipales (artículos 1 al 12). Al ser publicado el reglamento, el transporte público de pasajeros en Guadalajara era

ofrecido principalmente por los tranvías de la Cooperativa de Tranviarios y los autobuses coaligados en la Alianza de Camioneros, así como los automóviles y carros (de tracción animal) de alquiler.

Respecto al transporte de pasajeros, se estipularon los requisitos que debían seguir “ómnibus” (autobuses) urbanos, interurbanos y foráneos, así como los tranvías. En cuanto a los primeros, les obligaba a portar información relativa a la ruta seguida (número, terminales, recorrido) en lugares visibles en el interior como el exterior del vehículo. También se determinaba que los autobuses fueran pintados de manera que la línea a la que pertenecían pudiera ser distinguida desde la distancia (artículo 35). Se ordenó que los autobuses contaran con adecuada iluminación interior para los recorridos nocturnos, que estuvieran provistos de timbres o campanas para que los pasajeros solicitaran el descenso de la unidad, y se prohibía fumar o escupir al interior del autobús.

Adicionalmente, en un sentido acorde con la “policía urbana” que mencionaba Rodríguez Kuri, se prohibió el acceso de personas en estado de ebriedad o alteración de la conciencia por uso de drogas, así como notoriamente desaseadas, que ofendieran el decoro de los demás pasajeros o causaran riñas o desorden, así como “personas que ostensiblemente padezcan de enfermedades contagiosas” (artículo 37). Se establecía en el reglamento una diferente disposición sobre el transporte de bultos y paquetes voluminosos, pues se prohibió su transporte en autobuses urbanos cuando pudieran obstruir o molestar a los demás pasajeros, mientras que en los autobuses foráneos se ordenaba que fueran transportados en una plataforma sobre el vehículo (artículos 39 y 40).

En cuanto a los tranvías, se mantenían las disposiciones previas relativas pero se agregaban algunos puntos, como mantener un estado mecánico adecuado y “tener presentación decorosa, tanto interior como exterior; ser conservados en estado de aseo, debiendo salir de su depósito desinfectados y barridos; tener amplia ventilación y condiciones de seguridad para los

viajeros” (artículo 48). Se ordenó que contaran con iluminación interior (como los ómnibus) y un faro delantero para iluminar su trayecto, así como “timbres o silbatos para anunciar su paso” por las calles. Los tranvías debían portar información sobre su ruta en lugares visibles al interior y al exterior del vehículo, incluido un foco rojo para las rutas suburbanas (aquellas que enlazaban Guadalajara con las poblaciones vecinas).

Se puede ver que las consideraciones de “policía urbana” como higiene y comodidad del pasajero estaban entremezcladas con aquellas de la circulación del vehículo de manera eficiente y segura, como la obligación de portar información sobre la ruta del vehículo, la cual beneficiaba tanto a los usuarios como al prestatario del servicio, que podía atraer con mayor facilidad a los pasajeros. Al requerir que los tranvías contaran con faros delanteros, así como silbatos o campanas para avisar su paso, se pretendía prevenir accidentes al facilitar la visibilidad del camino al conductor del tranvía y del mismo vehículo a otros vehículos o a los peatones.

En cuanto al registro de las rutas, se daría prioridad a miembros de Cooperativas o Alianzas, aunque cada permiso se manejaba de manera individual durante cinco años (artículo 52). Una disposición que parece regular la competencia mandaba que “cuando a juicio del Ejecutivo del estado el número de permisos sea suficiente para cubrir las necesidades de una ruta, sea urbana, interurbana o foránea, hará la declaratoria de que queda cerrada”, es decir, no se podían solicitar nuevas autorizaciones en ella sin el visto bueno del gobierno estatal. En los casos que las rutas compartieran algunos tramos, se preveía la negociación entre los permisionarios afectados (artículos 66 al 70).

Resulta curioso que se estimulara a los transportistas de autobuses y tranvías a organizarse en cooperativas o alianzas, pero los permisos se mantuvieran de forma individual, con un máximo de tres vehículos por persona. Por una parte se seguían principios corporativos de operación de las líneas pero, al menos en teoría, ningún individuo pudiera concentrar la

totalidad de las autorizaciones en cada ruta. Es posible que, en la práctica, existieran prestanombres sortear esta restricción, la cual no sería necesaria si se previera la existencia de empresas por cada ruta.

En cuanto a la Ciudad de México, se expidieron tres ordenamientos clave para el funcionamiento del tránsito urbano en 1942 y 1943, que prefiguraron la estatización de los tranvías de 1945 y la propia participación del Estado como oferente del servicio de transporte urbano. Primeramente, la Ley que fija las bases generales a que habrán de sujetarse el tránsito y los transportes en el Distrito Federal (en adelante “Ley de 1942”), expedida en marzo de 1942. Posteriormente, y derivados de ella, vendrían el Reglamento para el servicio público de transportes de pasajeros en el Distrito Federal (en adelante “Reglamento de transportes de pasajeros”) y un año después, el Reglamento de Tránsito del Distrito Federal. La ley de 1942 estableció los fundamentos legales para las disposiciones más específicas de los reglamentos. Es necesario hacer notar que, dado el estado de guerra existente entre México y las potencias del Eje (Alemania, Japón e Italia) tras el hundimiento de dos buques mexicanos por submarinos alemanes, el gobierno federal había tomado medidas extraordinarias que posibilitaban intervenciones inusitadas en tiempo de paz, como la suspensión de garantías individuales o la regulación de bienes y servicios primordiales, que también facultaban al gobierno para ofrecer servicios considerados fundamentales si fuera necesario.

De manera significativa, la Ley de 1942 declaró como utilidad pública al servicio de transporte de pasajeros y carga y estableció la competencia del Departamento del Distrito Federal para fijar cuotas, rutas y demás condiciones a la circulación de vehículos en su demarcación (artículo 1), en el caso de servicios concesionados por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP) ordenaba la realización de convenios entre ambas dependencias para acordar las condiciones en que operarían los transportes. El inciso c del artículo 4 facultó al DDF para “tomar a su cargo, si así lo juzga conveniente, la prestación del

servicio público local de transportes, o para otorgar permisos a personas físicas o morales para la prestación de dicho servicio”, lo que no sólo posibilitaba la operación de una empresa pública de transporte de pasajeros, sino que definía claramente a quién correspondía el otorgamiento de nuevos permisos o concesiones.

La ley de 1942 facultó además al DDF para inspeccionar y vigilar las vías de comunicación, los vehículos y demás instalaciones conexas al servicio, y en caso de no hallarse estos en óptimas condiciones, podía sancionar al permisionario o concesionario, y hasta retirar los permisos, según la gravedad de la situación (artículo 4, inciso e).

En cuanto a los tranvías, la ley de 1942 especificó la obligación de la empresa de pavimentar las vías públicas por las que circularan sus vehículos y realizar mantenimiento constante de las áreas anexas a las vías (artículo 11). En cuanto a aspectos de “policía urbana”, se exigió a la empresa de tranvías que no obstruyera el paso de vehículos por calle alguna al reparar los pavimentos, ni interrumpir el flujo de aguas de lluvia, drenaje o filtradas, y en general a no perjudicar otras instalaciones de servicios públicos, como tuberías, cableado o ductos (artículo 12).

Las disposiciones relativas a la pavimentación de calles donde corrieran vías férreas, así como la obligación de procurar el libre acceso de terceros por calles donde realizara alguna reparación, o evitar el daño a otras infraestructuras públicas o edificaciones privadas, dejó en claro que la empresa de tranvías tenía obligaciones en correspondencia al derecho de tránsito de sus vehículos por las vialidades. En esta legislación se sancionaba el carácter público de las calles y contenían la previsión de conflictos con terceros o el mismo gobierno, en caso de que las obras de remodelación dañaran las instalaciones subterráneas o aéreas de otros servicios públicos. Esta disposición contrasta con los términos favorables en que se negociaron los primeros tranvías en las ciudades mexicanas, que daban preferencia de uso de la vía pública a

los tranvías, lo que refleja el cambio drástico en la dinámica urbana experimentado desde entonces.

El Reglamento de transportes de pasajeros estableció que era facultad del DDF determinar si prestaba por sí mismo el servicio de transporte urbano, o si lo delegaba a empresas o particulares (artículo 1), pero incluso en este último caso mandaba que el DDF emitiera la autorización y supervisara las condiciones en que fuera prestado el servicio. En el artículo 4 se señalaba que las autorizaciones para el transporte urbano podían ser concesiones o permisos (artículo 4), en cuanto a los contratos de concesión, éstos eran necesarios cuando se tratara de nuevos sistemas, de nuevas líneas en sistemas existentes o para continuar la explotación de sistemas existentes (artículo 5). El esquema de permisos era relativo a transportes sin ruta fija que cobraran por viaje o por tiempo (automóviles de alquiler o taxis).

Una facultad clave que el reglamento de transporte de pasajeros reservó al Estado fue la determinación de la conveniencia de establecer nuevos sistemas o líneas de transporte urbano, para lo cual se previó la realización de estudios técnicos (artículos 7 y 8). Los artículos 9 y 10 enfatizan que la introducción de nuevos sistemas debían justificarse si atacan deficiencias de los medios existentes, las cuales demanden nuevas tecnologías, y los criterios que deben seguirse para extender la cobertura a áreas previamente mal atendidas. El artículo 11 indicaba cómo proceder cuando las líneas existentes fueran insuficientes para satisfacer la demanda de corredores de tránsito, lo que incluía medidas como modificar o acortar el trazo de las rutas, incrementar la frecuencia de paso de los vehículos, si era necesario aumentando el número en circulación, o sustituir los existentes por otros de mayor capacidad.

Así como se preveía la extensión de la cobertura de las líneas de transporte urbano a áreas no servidas, también se fijaron mecanismos para prevenir o corregir la saturación de vehículos en algunos corredores y evitar la llamada “competencia ruinosa”, que algunos autores como Alvizo o Leidenberger consideraron contribuyó a la decadencia de los tranvías en el

mercado del transporte urbano. Primeramente, se justificaba la creación de nuevas líneas que fluyeran en paralelo a las existentes cuando “los concesionarios de esta última no hayan cumplido con la obligación que la propia autoridad les haya impuesto de aumentar la capacidad de servicio, o de sustituir sus vehículos defectuosos” (artículo 12). El reglamento definió como competencia ruinosa cuando las líneas recorrieran el mismo tramo durante al menos 400 metros, en el mismo sentido y compartiendo puntos de origen y destino, también cuando la distancia entre rutas paralelas fuera de menos de 200 metros en zonas densamente habitadas o 400 en zonas con menor desarrollo urbano. Se hacía una excepción al centro de la Ciudad de México, por la concentración de negocios y servicios allí, así como algunos corredores que fueran “pasos forzosos”, es decir, donde no existieran vías alternas (artículo 13).

Dos disposiciones en el reglamento de transportes urbanos de 1942 serían utilizados para justificar la rescisión de concesiones a los tranvías en 1945, primero, la obligación de “prestar el servicio de manera uniforme y continua” (artículo 16); segundo, manifestar claramente cuando entre los socios de la empresa oferente del servicio hubiera extranjeros, los cuales no podrían invocar la protección de sus gobiernos, pues se considerarían como nacionales respecto a las concesiones solicitadas al gobierno. Como se ha señalado anteriormente, esta disposición fue utilizada para justificar la rescisión de concesiones a la MT. El artículo 50 estableció las distintas causas para la rescisión de las concesiones, como “la interrupción del servicio prestado, en todo o en parte, sin causa justificada o sin previa autorización del Departamento del Distrito Federal”, enajenar la concesión, alguno de sus términos o bienes incorporados, y modificar o alterar “substancialmente las condiciones de prestación del servicio en materia de horarios, violar las tarifas fijadas y apartarse de los itinerarios señalados”, sin la autorización del DDF. La mayoría de esas causales serían aducidas para la “caducidad” de las concesiones de la México Tramways en 1945, lo cual sumado a la previsión de la capacidad del Estado de realizar el transporte urbano de pasajeros formó la base

legal para la creación de la empresa pública Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal.

Se concedía a la empresa el derecho a negar el servicio cuando el usuario se encontrara en estado de ebriedad o “desaseo notorio”, así como aquellos que hicieran “escándalo o [ejecutaran] a bordo de los vehículos actos contrarios a la moral y a las buenas costumbres” (artículo 16). Se obligaba a la empresa a permitir el viaje sin cobro de tarifa a “carteros uniformados; mensajeros de telégrafos uniformados; agentes de la policía judicial; agentes de la policía del Distrito, uniformados; agentes de tránsito del Departamento del Distrito Federal, uniformados; [así como] bomberos uniformados” (artículo 46), lo cual puede interpretarse tanto como la preponderancia del aparato estatal sobre los ingresos de la empresa, como un reconocimiento de su importancia como medio de transporte expedito. También se estipuló que los menores de 3 años no pagaran boleto, y que existieran tarifas especiales para gente que adquiriera abonos o planillas, para estudiantes, o para gente que solicitara un “servicio especial” (artículo 45). Las “planillas” o abonos permitían a los usuarios abordar los tranvías a un precio menor a la adquisición del pasaje unitario, lo cual beneficiaba a los pasajeros consuetudinarios del servicio, mientras los viajes gratuitos a oficiales y servidores públicos les facilitaban el desempeño de sus labores. Al rehusar el servicio a individuos desaseados, ebrios o conflictivos, se privilegiaba la comodidad de la mayoría frente a las transgresiones de usuarios aislados.

En resumen, el Reglamento para el transporte de pasajeros de 1942 buscaba ordenar la jurisdicción en materia de concesiones así como establecer criterios para el otorgamiento de nuevos permisos, dando la facultad al Distrito Federal para supervisar a los prestatarios privados o bien constituirse como oferente del servicio de transportación de pasajeros. La congestión de los vehículos, su inadecuación para los volúmenes de pasajeros, o el deficiente nivel de servicio que daban tranvías y autobuses motivó a que se previera la incorporación de

nuevas líneas, más y mejores unidades y hasta tipos novedosos de transporte urbano (posiblemente el Metro). La congestión de algunas calles así como la existencia de rutas superpuestas o coincidentes son implícitas en los artículos que promovían la separación entre rutas, por lo que este reglamento intentó formar parte de una organización más racional del transporte urbano de pasajeros. La evidencia de esta nueva capacidad del Estado para determinar rutas, frecuencias de paso y corredores troncales de los autobuses y tranvías se puede encontrar en la creación de la Comisión Técnica Intersecretarial de Tránsito y Transportes del D. F., en 1941 (Sánchez-Mejorada, 2004, p. 159), que sustentaba institucionalmente la facultad de regulación establecida en las leyes y reglamentos en materia de tránsito.

En comparación, el Reglamento de tránsito de 1937 de Jalisco no preveía la capacidad del Estado para realizar por sí el servicio de transporte urbano de pasajeros, pero sí la facultad de supervisar las condiciones en que se ofreciera el servicio, inspeccionar los vehículos y las instalaciones, otorgar o retirar los permisos de circulación y de prevenir la formación de monopolios, por medio de la limitante a tres vehículos por permiso o la capacidad de “cerrar la ruta” a nuevos permisionarios. El reglamento capitalino abordaba más cuestiones de operación como frecuencia de paso o estructura de las rutas, mientras que aquél de Guadalajara enfatizaba requisitos al interior y exterior de los vehículos que facilitarían su circulación por las calles y la comodidad e información de los pasajeros y usuarios. En resumen, reflejaban los asuntos que cada gobierno consideró más urgentes acorde con la capacidad de supervisión y acción que efectivamente tenían, y en el caso de la Ciudad de México se veían los principios de una planeación urbana en general y de los transportes públicos, en general, acorde con principios técnicos.

Al analizar la evolución de la reglamentación sobre tránsito urbano, desde la época porfiriana hasta la postrevolucionaria, se puede apreciar que el gobierno se atribuyó la

capacidad de regular y hasta revocar las concesiones en materia de transportación urbana, siempre y cuando se justificara por “causas de utilidad pública”. Si bien ya desde en el período porfiriano las concesiones se concebían como sujetas a las leyes particulares y a la Constitución, en la práctica, fue durante los gobiernos postrevolucionarios y, sobre todo, la administración de Lázaro Cárdenas (1934-1940), que se supeditaron las concesiones a la razón de Estado de modo inusitado hasta entonces, con las expropiaciones de los ferrocarriles y la industria petrolera. La Constitución de 1917 fue la base, las leyes derivadas y los reglamentos los instrumentos del control estatal sobre la producción e intercambio de bienes y servicios, incluido el transporte público urbano.

3.3 El Estado mediador: la conciliación entre actores económicos como pilar de la intervención estatal en la economía

La reglamentación de las relaciones entre las empresas y los trabajadores, y entre ambos actores y el Estado definió cómo se establecerían las relaciones entre los factores de la producción, lo cual repercutió en el desempeño financiero y la cultura laboral al interior de la empresa. Los distintos niveles de gobierno ejercieron algún tipo de mediación entre los trabajadores y las empresas, sobre todo al establecer el arbitraje en juntas locales con participación de los sindicatos, las empresas y los trabajadores; esto se consolidó como práctica efectiva entre las décadas de 1920 y 1930.

Antes de la Revolución, el Estado mexicano adoptó un papel de “gendarme” en las relaciones entre trabajadores y empresas, acorde con la ideología liberal que limitaba la actuación del Estado a sancionar las violaciones a los contratos entre las partes. Mientras que algunos tipos de asociaciones como las mutualidades eran vistas con benévola vigilancia, los sindicatos que postulaban huelgas y acciones colectivas disruptivas de la actividad productiva eran ilegales, acorde con De la Torre, quien señalaba que “las normas sostenidas en el Código

Penal del Distrito Federal y en el de varios estados [...] prohibían y sancionaban duramente estas protestas” (De la Torre, 2018, p. 721). La ausencia o escaso desarrollo de métodos legales de negociación entre las partes conducía a que trabajadores y empresarios por igual recurrieran a solicitar la intercesión personal de los gobernantes, dinámica en la que las empresas tenían la ventaja.

La Revolución Mexicana, en particular el quiebre total de las instituciones estatales en el período de lucha de facciones (1914-1917), alteró radicalmente el papel del Estado frente a los conflictos entre el capital y el trabajo, por la sustitución de viejos actores políticos por individuos con distintas concepciones políticas, y por la participación de las asociaciones de trabajadores en el conflicto armado, en el que dieron su apoyo la facción vencedora: los constitucionalistas. A partir de la Revolución Mexicana, se observa una correlación inversa entre la preponderancia de las empresas y la de los trabajadores organizados, empeorando la posición relativa de aquella e incrementándose la de los trabajadores. Los regímenes revolucionarios consideraron tan importante la interlocución con el factor trabajo que se crearon distintas dependencias del poder ejecutivo en la materia, desde el Departamento del Trabajo, bajo la breve administración de Francisco I. Madero, la Secretaría de Industria Comercio y Trabajo, a partir de la Constitución de 1917, el Departamento Autónomo del Trabajo creado concomitantemente a la Ley Federal en la materia (1930), y finalmente la Secretaría de Trabajo y Previsión Social, conformada durante la administración de Manuel Ávila Camacho (“Historia de la Dependencia”, *Secretaría de Trabajo y Previsión Social*, consultada en [Secretaría del Trabajo y Previsión Social \(stps.gob.mx\)](https://stps.gob.mx) el 7 de abril de 2022).

A partir de la promulgación de la nueva Constitución Política en 1917 se consolidaron como derechos básicos garantizados por el Estado las condiciones demandadas durante años por los trabajadores organizados, como el derecho a la huelga, la jornada máxima de trabajo, el derecho a incapacidad pagada por enfermedad profesional o accidente en el lugar de trabajo,

entre otros, que se formularon en el extenso artículo 123. Además, este artículo prescribió la existencia de instancias de resolución de disputas entre empresas y trabajadores, en las que el Estado mediaría entre las partes: las juntas de conciliación y arbitraje:

XX. Las diferencias o los conflictos entre el capital y el trabajo, se sujetarán a la decisión de una Junta de Conciliación y Arbitraje, formada por igual número de representantes de los obreros y de los patronos, y uno del gobierno.

XXI. Si el patrono se negare a someter sus diferencias al arbitraje o a aceptar el laudo pronunciado por la Junta, se dará por terminado el contrato de trabajo y quedará obligado a indemnizar al obrero con el importe de tres meses de salario, además de la responsabilidad que le resulte del conflicto. Si la negativa fuere de los trabajadores, se dará por terminado el contrato de trabajo. (*Constitución política de los Estados Unidos Mexicanos de 1917*, p. 51)

Por medio de las juntas de conciliación se pretendía evitar las acciones unilaterales de patronos o empleados, como paros de la producción, despidos injustificados, rompimiento de huelgas (“esquirolaje”) o la ya mencionada “acción directa” de los trabajadores más radicales. Al inicio de su actuación, las juntas de conciliación de los estados no pudieron sostener sus laudos, pues sus decisiones no eran consideradas vinculantes. Ello cambió cuando “la Suprema Corte reconoció, en 1924, que las juntas laborales eran, en efecto, tribunales que estaban facultados a decidir todos los conflictos laborales porque sus fallos sí tenían el imperio del derecho [con lo cual] apuntaló la autoridad y el poder de dichas entidades estatales” (Suárez-Potts, W., 2017, p. 437).

Figura 11. Al centro Mr. R. G. Conway, gerente de la Cía. De Luz, Lic. J. Bernier y Lic. Lagos. Gerencia de la Compañía de Tranvías. Pláticas obrero-patronales, ca. 1918



Fuente: Fondo Casasola Mediateca INAH.

La oposición a los sucesivos proyectos para reglamentar las juntas de conciliación no sólo existió entre empresarios e industriales, sino que los mismos trabajadores organizados objetaban aspectos de las propuestas que consideraban daba prerrogativas al Estado que lesionaba la libre acción de los trabajadores. Según Escobar

La intervención gubernamental en el reconocimiento de las organizaciones sindicales, uno de los aspectos sustantivos de la nueva ley y quizá el más importante desde el punto de vista político, fue rechazada por cromistas, lombardistas y comunistas desde que se presentó el proyecto de Portes Gil en 1928. Lombardo hizo quizás el análisis más pormenorizado del proyecto legislativo. Criticó las facultades otorgadas al gobierno para reconocer la personalidad jurídica de los sindicatos y cancelar su registro discrecionalmente. (Escobar, 2021, p. 51).

En Jalisco la Junta Estatal de Conciliación y Arbitraje comenzó a funcionar desde marzo de 1924, con “tres delegados patronales, tres por parte de los obreros y un representante del gobierno”, acordándose que el gobierno estatal pagaría un sueldo a su representante y a los delegados de los trabajadores, mientras las cámaras patronales y de comercio lo harían con los suyos (“Los patronos sostendrán representantes”, *El Informador*, 5 de junio de 1924, p. 1). Además de la Junta Estatal se previó que hubiera una junta en cada municipio del estado, aunque su función sería solamente procurar que las partes en desacuerdo llegaran a un arreglo (conciliación), mientras la junta estatal tendría la función de arbitraje para los conflictos cuando no se hubiera llegado a un avenimiento (“Por falta de quórum no hubo sesión en la C. de diputados”, *El Informador*, 27 de mayo de 1922, p. 7).

En el conflicto entre tranviarios y la Compañía Eléctrica de Chapala en 1925, la junta estatal fue avisada con diez días de antelación de la proyectada huelga (“El sindicato de tranviarios”, 1 de septiembre de 1925, p. 6) por lo que la declaró legal. Hasta la víspera de la fecha planeada para el paro de labores, la Junta presidió las conferencias entre los representantes de la empresa y de los tranviarios, que culminaron con la aceptación de las cláusulas del contrato colectivo de trabajo por la Compañía Eléctrica de Chapala (“Se solucionó el conflicto entre los tranviarios y la Compañía Hidro-Eléctrica”, 9 de septiembre de 1925, p. 1).

El conflicto entre los trabajadores y la empresa volvió a estallar en diciembre del mismo año, cuando los tranviarios decidieron detener sus labores los domingos y días festivos, llegando a mantener guardia en los depósitos de los tranvías para evitar su salida. La compañía se rehusó a ceder a las demandas, por lo que los tranviarios exigieron a la Junta estatal que decretara la participación de los trabajadores en las utilidades de la empresa, prevista en el artículo 123 constitucional (“La confederación de sindicatos de la Hidro-eléctrica exige participación de utilidades”, *El Informador*, 24 de diciembre de 1925, p. 1). Esta petición es

llamativa pues aún no se había reglamentado el artículo con una ley federal, y precedió al efectivo pago generalizado de utilidades a los trabajadores por varias décadas.

Algunos años después, en 1931, otro conflicto entre algunos trabajadores tranviarios y la administración de la empresa en liquidación Compañía Occidental de Transportes involucró tanto al sindicato como a la Junta Estatal de Conciliación y Arbitraje. Los empleados fueron separados de sus cargos al ser acusados de sabotaje, según el representante jurídico de la empresa, “[destruyeron] algunos carros intencionalmente para procurar la terminación de la empresa [...] lograron quemar algunos motores, dando tres contracorrientes seguidas, según el informe pericial técnico”. El Sindicato de Tranviarios había solicitado la separación de los trabajadores acusados de sabotaje, por lo que la administración de la empresa en liquidación procedió a suspenderlos temporalmente. Los empleados acusados acudieron a la junta de conciliación y arbitraje, que resolvió la reinstalación de los trabajadores y el pago de sus salarios caídos (“Resolución en favor de la Compañía Occidental de Transportes”, *El Informador*, 3 de junio de 1931, p. 1).

La administración recurrió a ampararse, y el juez primero de distrito les concedió la suspensión del laudo de la junta. La administración argumentó que, dado que el contrato colectivo de trabajo de los tranviarios fue firmado entre el Sindicato y la Compañía Hidroeléctrica de Chapala, la cual tenía concesiones federales, correspondía a la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje resolver el asunto, por lo que la junta estatal era incompetente. Adicionalmente, el síndico Manuel López Portillo sostuvo que los trabajadores no habían sido despedidos, sino solamente suspendidos en sus labores a petición del sindicato, a quien correspondía decidir sobre la separación del puesto en virtud del contrato colectivo (Trabajo-2-931, AHJ).

Este conflicto ilustra varios aspectos interesantes tanto de la actuación de las juntas de conciliación y arbitraje, como de los conflictos jurisdiccionales y hasta la complicada cultura

laboral al interior de la empresa. Al interior del mismo sindicato existieron diferencias y rencillas que pudieron llevar a algunos empleados a perjudicar al material rodante de la empresa, si nos atenemos a los testimonios del síndico López Portillo, incluso fue el sindicato quien pidió la separación de los empleados. Éstos recurrieron a la junta estatal de conciliación, quien falló en su favor, pero la administración de la empresa recurrió, primero, a un amparo, y luego a la junta federal para buscar la anulación de la resolución favorable a los empleados.

En cuanto al Distrito Federal, su dependencia del gobierno general de la República determinó que sus conflictos laborales fueran competencia de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, instituida en 1927. Las dependencias gubernamentales encargadas de fiscalizar a las empresas extranjeras determinaron que eran capaces de solventar las demandas salariales de sus trabajadores, caso del Departamento del Trabajo (secretaría a partir de 1940) frente a la México Tramways (Liehr y Leidenberger, 2006, p. 300) o el célebre laudo favorable a los trabajadores petroleros de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje que, tras una orden de la Suprema Corte de Justicia de la Nación no acatada por las empresas petroleras extranjeras, condujo a la Expropiación Petrolera en marzo de 1938.

En un entorno político enrarecido por conflictos y disputas entre las distintas posiciones al interior del régimen postrevolucionario y al interior del universo de asociaciones de trabajadores a finales de la década de 1920 y principios de los años treinta, es difícil suponer que las instancias responsables de arbitrar entre las partes mantuvieran una posición perfectamente neutral. Si bien se preveía que las juntas de conciliación se conformaran por representantes de los patrones así como de los trabajadores, la movilización política de las asociaciones de trabajadores y el perfil revolucionario de los gobernantes implicaban que las decisiones tendieran a favorecer al factor trabajo. Según un editorial de *El Informador* de 1930:

Por otra parte, quizá sin excepción hasta ahora, la tendencia de los funcionarios que tienen a su cargo la aplicación de las leyes del trabajo, es a favorecer al obrero, interpretando a su favor los hechos y aun supliendo las deficiencias que pudieran tener las peticiones de los obreros; de forma que raras veces se les hace justicia a los patronos (“Nuevas orientaciones para la integración de las juntas de conciliación”, *El Informador*, 21 de enero de 1930).

Es probable que esa percibida parcialidad de las autoridades hacia los trabajadores organizados haya desalentado aún más las inversiones de los propietarios privados en sus empresas, tanto en Guadalajara como en la Ciudad de México. Ya se han visto la cesión de los tranvías de la Hidroeléctrica de Chapala a la Compañía Occidental de Transportes, y los intentos de ésta última por reemplazar los tranvías por autobuses. También se ha descrito el desempeño declinante de la México Tramways y las reclamaciones de usuarios y trabajadores por el mal estado de las vías y los vehículos. El paso a la empresa cooperativa obrera o la estatización de la compañía no estaría exenta de problemas y pugnas políticas pero ofrecía la posibilidad de reducir esos conflictos, o bien que se solucionaran “al interior” de las instituciones del Estado. Tomando de forma liberal el concepto de los “costos de transacción” de la economía neoinstitucional, es posible que la estatización de las empresas de tranvías redujera los desacuerdos entre empresa privada y trabajadores organizados, pues al pasar la empresa a la propiedad y administración pública se reafirmaban los lazos formados entre gobierno, partido y sindicatos y se reducían los desacuerdos y ríspidas negociaciones contractuales.

Otra forma de establecer espacios de discusión y negociación entre actores sociales fue la creación de organismos plurales, como el Consejo Consultivo de la Ciudad de México, “un organismo de representantes políticamente designados con el propósito oficial de “auxiliar” al regente de la Ciudad de México en la gobernación de la capital” (Davis, D., 1999, p. 105). En

él fueron incluidos representantes de grupos como propietarios de inmuebles, comerciantes, industriales, burócratas y obreros, entre los cuales destacaba la Alianza de Camioneros del Distrito Federal que, como se ha discutido anteriormente, era rival de los tranviarios más radicales.

Según Davis, la creación de ese organismo buscó otorgar representación a los sectores urbanos no allegados al partido revolucionario, o que se sentían afectados directamente por cuestiones de servicios urbanos; en su opinión, el Consejo Consultivo no pasó de ser un órgano de asesoría, además de que los integrantes afiliados a otras asociaciones, como los grandes comerciantes, los grandes industriales y los obreros, tenían medios alternativos para hacer oír su voz (Davis, 1999, p. 110). La inclusión al partido oficial de grupos urbanos como pequeños empresarios, empleados de cuello blanco y usuarios de servicios urbanos como vivienda, transporte, electricidad y agua sería significativamente más tardía que la de trabajadores industriales y campesinos. Prueba de ello es que cuando en 1947 se organizó el Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, se preveía la participación de “los usuarios del sistema” en el Consejo de Vigilancia, no se explicita cómo serían designados o si pertenecían a alguna asociación civil (“Decreto por el cual se crea la institución que se denominará Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal”, *Diario Oficial de la Federación*, 19 de abril de 1947).

Durante la operación de las empresas de tranvías, la posición del Estado mexicano varió significativamente entre el Estado “gendarme” de la era porfiriana y el mediador entre el trabajo organizado y las empresas extranjeras, pero la función del Estado como fiel de la balanza siempre existió, aunque casi nunca de manera perfectamente neutra. En las teorías contractuales de la filosofía política, “el Estado, en su doble función de tercero en discordia en todo contrato y de fuente final de coacción, se convierte en un campo de batalla por el control de su proceso interno de decisión” (North, 1984, p. 37). En la época porfiriana los empresarios

nacionales y los inversionistas extranjeros se hallaban mucho mejor representados que los trabajadores, pero tras la Revolución las organizaciones de obreros y campesinos fueron mucho más cercanos y afines a los grupos gobernantes, incluso pese al carácter tripartita (capital, trabajo y Estado) de las juntas de conciliación y arbitraje.

La existencia de más vías para que los trabajadores organizados pudieran hacerse escuchar ante el gobierno no sólo inclinó la balanza en favor de las asociaciones de los trabajadores, como demuestra el apoyo del gobierno de Jalisco a la reorganización como cooperativa de la Compañía Occidental de Transportes o a la caducidad de las concesiones de la México Tramways tras las continuas huelgas de los tranviarios en 1945, sino que incluso pudo facilitar la creación y funcionamiento de una empresa estatal de transporte urbano en el Distrito Federal (STE). Además de la incorporación de sus sindicatos a las centrales sindicales oficiales como la CTM (afiliada corporativamente al partido oficial) y la existencia de las juntas de conciliación y arbitraje, se deben considerar los canales informales con gobernantes y burócratas y el recurso al influyentismo de ciertos individuos en el sistema político mexicano. Ante esto, los accionistas y directivos extranjeros no tenían oportunidad de influir en favor de sus negociaciones, lo que allanó el camino a la incipiente estatalización del transporte urbano.

3.4 El Estado empresario: la intervención activa del Estado en la economía durante la Posrevolución

La historia de las empresas propiedad del Estado en México, o en general de la intervención gubernamental en la producción e intercambio de bienes y servicios se remonta al período virreinal, con el establecimiento de monopolios sancionados por el Estado en el comercio, con los consulados de mercaderes, o en la producción de bienes de consumo o intermedios, como el tabaco, los naipes o el “azogue” (mercurio), necesario para separar la plata del resto de materiales extraídos del subsuelo. Incluso se entendía que la tierra y los productos debajo de

ella eran en esencia patrimonio real, pues “la política de la corona castellana en torno a la minería se basó en el reconocimiento del dominio eminente del rey sobre el subsuelo”, acorde con la legislación heredada del período medieval (Bernal, 1988, en Kaplan et. Al., p. 191).

El activo establecimiento y mantenimiento de monopolios estatales durante el período virreinal se puede entender como búsqueda de rentas por parte de la Corona hispánica, o como alternativa ante la debilidad de los mercados en sus vastos dominios. Según North,

Comparando los costes de transacción (de control, medida y recaudación de impuestos) de dos sistemas de derechos de propiedad de distinta eficiencia, el sistema más eficiente podrá llevar a mayores niveles de renta en el Estado, pero a menores ingresos impositivos del gobernante. Un gobernante, por lo tanto, encontrará a menudo conveniente conceder derechos de monopolio, en lugar de mantener una estructura de propiedad más competitiva (North, 1984, p. 43).

A pesar de que ciertas restricciones fueron alteradas o derogadas por los monarcas Borbones a partir del siglo XVIII, la corona hispánica buscó fomentar el desarrollo de la minería, fuente de gran parte de sus ingresos fiscales, mediante instituciones como el Banco de Avíos (no confundir con el Banco de Avío fundado por Lucas Alamán), que surgió “con el objeto de otorgar fondos a los mineros pequeños y medianos, incapaces desde los inicios de la Conquista de financiar sus empresas, o el Real Seminario de Minería, que buscó formar ingenieros en la materia para mejorar los procesos de extracción y metalurgia (Bernal, B., 1988, en Kaplan et. Al., p. 195).

En materia de comercio, se adoptó gradualmente una política de libre cambio, en rompimiento con los esquemas mercantilistas previos, aunque se buscó mantener cierto grado

de control sobre el comercio. Fue así que en 1778 se expidió el *Reglamento y aranceles reales para el comercio libre de España y las Indias*, que

además de sancionar el comercio interprovincial, eliminó numerosos impuestos y gravámenes aduanales. De esta manera se pretendió estimular el desarrollo comercial entre España y sus colonias con un concepto nacional de comercio libre que se refería sólo a la metrópoli y sus colonias y que excluía al comercio foráneo. (Bernal, B., 1988, en Kaplan et. Al., p. 202).

Dicha política se vio comprometida por el continuo estado de guerra entre las potencias europeas a finales del siglo XVIII y comienzos del XIX, y desde luego por la Independencia de casi todas las colonias hispánicas en América. Los gobiernos del México independiente intentaron impulsar la minería con capitales extranjeros, fomentar la industria textil con el Banco de Avío, favorecer el tendido de vías férreas (como se explicó anteriormente) y crear una clase de pequeños agricultores, mediante la desamortización de tierras comunales y de la Iglesia, pero los resultados fueron menores a los deseados debido a la inestabilidad política y social padecida por el país en esa época.

Las administraciones liberales de Benito Juárez, Sebastián Lerdo de Tejada, Porfirio Díaz y Manuel González siguieron políticas públicas de fomento a la agricultura de grandes extensiones (latifundismo), a las vías de comunicación y a la generación eléctrica mediante el esquema de concesiones, como se ha estudiado en el primer apartado de este capítulo. La política de fomento puede considerarse una forma de intervención estatal en la economía, incluso si se trata de ayudar al surgimiento y consolidación de empresas, pero la propiedad privada de los medios de producción y transporte predominó durante gran parte de este período, con la excepción muy tardía de los Ferrocarriles Nacionales de México.

Dicha empresa, que se podría considerar como “mixta”, surgió en 1908 por la iniciativa del entonces ministro de Finanzas, José Yves Limantour, cuando surgió la posibilidad de que la casa Speyer, dueña de varios ferrocarriles en los Estados Unidos, sumara al Ferrocarril Interoceánico a sus intereses en las empresas Ferrocarril Nacional e Internacional. Según Valencia, “en septiembre de 1902, el gobierno adquirió acciones del Ferrocarril Interoceánico”, que intercambió con la casa Speyer por una participación en los ferrocarriles de su propiedad (Valencia, 2017, p. 34), lo que le permitió participar en la administración de dichas empresas.

Al participar en dichos ferrocarriles que comunicaban el centro de México con la frontera con los Estados Unidos, entró en competencia directa con el Ferrocarril Central Mexicano, cuya línea troncal enlazaba la capital de la república con Ciudad Juárez. El FC Central Mexicano se encontraba en malas condiciones financieras y sobrecapitalizado, por lo que podría caer en bancarrota o ser adquirido por los trusts ferroviarios estadounidenses, por lo que el gobierno mexicano decidió adquirirlo y fusionarlo con el Ferrocarril Nacional (Valencia, 2017, pp. 35-36). Se creó una nueva empresa en 1908, con participación mayoritaria y control operativo por parte del gobierno federal, tras las negociaciones con los antiguos dueños y alcanzar un acuerdo sobre las deudas de los ferrocarriles. El gobierno mexicano tuvo que garantizar los bonos convertidos y los emitidos posteriormente, por lo que, según Valencia, la relación entre gobierno y empresa se caracterizó por los tres roles adoptados por el Estado: “como accionista mayoritario de la compañía, como fiador de parte de su deuda y como acreedor de la misma” (Valencia, 2017, p. 40).

El control estatal de los ferrocarriles a finales del período porfirista se entiende dada la estructura de la red ferroviaria y su importancia para la economía mexicana. Algunas líneas férreas comunicaban a la Ciudad de México con el puerto de Veracruz, como el pionero Ferrocarril Mexicano o el Interoceánico, mientras que otras alcanzaban la frontera norte en distintos puntos, como los ferrocarriles Nacional de México, Internacional o el Central

Mexicano. En la península de Yucatán, los ferrocarriles recolectaban el principal producto de la península, el henequén, y lo transportaban hacia los puertos para su exportación. Otras líneas enlazaban puntos en el interior donde se extraían materias primas con ciudades que contaban con plantas para el procesamiento de tales materiales, destacando las fundiciones de Aguascalientes, San Luis Potosí y, sobre todo, Monterrey. Al componerse de distintas empresas privadas que competían agresivamente, existía abundancia de ramales y vías paralelas entre los mismos puntos.

Además de su función instrumental para la exportación de materias primas agrícolas y minerales que resaltó Coatsworth en su estudio clásico, los ferrocarriles comunicaban distintas poblaciones en los tramos intermedios de sus líneas, por lo que fungían como transporte de pasajeros y carga en el mercado interno, acorde con Kuntz. No existía una alternativa tan eficiente durante el período porfirista, pues la red de caminos era reducida y estaba en mal estado y los vehículos automotores no tenían la capacidad ni la velocidad que podían alcanzar los trenes, por lo que eran el medio hegemónico en el transporte interurbano en México, de manera similar a cómo los tranvías fueron, hasta la Revolución, el medio de transporte dominante en las principales ciudades del país.

Al nacionalizar varias empresas ferrocarrileras, México se unió al grupo de países que estatizaron parte de sus redes ferroviarias a fines del siglo XIX y principios del XX, según Bogart “estados como Rusia, Suecia, Dinamarca, los Países Bajos, Bélgica, Francia, Suiza, Italia, Austria, Hungría, Bulgaria, Serbia, Japón, México, Costa Rica, Brasil, Argentina, Alemania, India, Australia y Nueva Zelanda nacionalizaron más de 50,000 millas de vías férreas, cerca del 10 por ciento de las vías construidas hacia 1910” (Bogart, 2009, p. 202). Las causas o justificaciones para nacionalizar los ferrocarriles fueron obviamente diversas, atendiendo a las circunstancias de cada empresa ferroviaria estatizada, al ambiente político o

arreglo institucional existente en cada país, pero se debe notar que no fue el estado mexicano un caso insólito en la época.

A causa de su posición monopólica en el transporte de largas distancias y gran capacidad, el ferrocarril fue incautado y utilizado por los bandos en disputa en la Revolución Mexicana: villistas, zapatistas, constitucionalistas y otros bandos se apoderaron de los ferrocarriles para utilizarlos como apoyo logístico para sus operaciones. De la misma manera, aunque en una escala menor, los tranvías de la Ciudad de México fueron igualmente intervenidos por los revolucionarios, sobre todo cuando las localidades fueron disputadas por las facciones, como fue el caso de la Ciudad de México entre 1914 y 1915.

Como ya se discutieron anteriormente los efectos de la Revolución sobre las empresas de tranvías, ahora se discutirá una posible explicación gubernamental y política a tal ocupación, que en el caso de los tranvías terminó en 1919 y en el caso de los Ferrocarriles Nacionales se prolongó hasta 1925. De haber existido únicamente justificaciones de estrategia bélica, las incautaciones habrían durado sólo cuando existieran combates cerca de la Ciudad de México (en el caso de los tranvías) o en la mayoría del territorio nacional (en cuanto a los FFCC), lo cual no ocurrió.

Ya que la conflictividad laboral en la empresa de tranvías precedió a la incautación de octubre de 1914, y las huelgas y protestas de los trabajadores fueron constantes antes y después de la ocupación de la empresa, podríamos incorporar la relación entre Estado y trabajadores a la intervención estatal. Contrario al modo de operar de las administraciones porfiristas, los gobiernos emanados de la Revolución fomentaron la actividad sindical y procuraron intervenir en los conflictos entre los trabajadores organizados y la dirección de las empresas. Además de los beneficios políticos que conllevó atraer a los trabajadores industriales y de servicios básicos a las agrupaciones políticas revolucionarias, el Estado mexicano postrevolucionario buscaba limitar la influencia de las empresas de propiedad extranjera en la oferta de bienes y servicios

en nuestro país, acorde con una ideología nacionalista económica. En ese contexto político e institucional se pueden comprender mejor las trayectorias paralelas de ferrocarrileros y tranviarios, e incluso de las empresas en que laboraban, FFCC Nacionales Mexicanos y la Mexico Tramways Company.

La penuria económica y la inseguridad institucional que vivió México durante la década de 1920 fueron los principales obstáculos para la realización de las medidas reformistas que fueron previstas en la Constitución de 1917, las cuales seguían lineamientos ideológicos de justicia social y nacionalismo económico.

El período que va de 1925 (cuando se estableció el Banco de México) a 1947 fue denominado como de “crecimiento coyuntural del sector paraestatal mexicano” por Carrillo Castro y García Ramírez, por considerar que existió un “establecimiento coyuntural, por agregación, aleatorio y sistemático de las empresas públicas en función de las necesidades que fueron presentándose” en el período posrevolucionario (Carrillo, A. y García, S., 1983, pp. 36-37).

Curiosamente, al inicio de dicho período se devolvió la administración de Ferrocarriles Nacionales a sus dueños, tras un período de negociación de la deuda externa impagada, en la que era clave la resolución de la deuda de la empresa ferroviaria, pues acorde con Valencia, “para reestructurar la deuda de la empresa y restablecer su crédito era necesario que el gobierno federal mexicano, como accionista mayoritario y fiador de parte de la deuda, estableciera una interlocución fluida con los acreedores, la mayor parte de los cuales eran extranjeros” (Valencia, 2017, p. 97). Al ser los ferrocarriles, como se ha dicho antes, la columna vertebral del transporte terrestre en México, era importante para la estrategia de reconstrucción económica ponerlos a funcionar, pero su penoso estado financiero tras la Revolución obligaba a un acuerdo diplomático con los acreedores, en el que intervinieron los gobiernos extranjeros.

Tras dilatadas negociaciones, el Estado mexicano decidió tratar la deuda de FFCC Nacionales como separada del resto de la deuda extranjera y devolvió la empresa a los administradores. Eso no significó el final de la influencia gubernamental sobre los ferrocarriles, pues tanto en la cuestión sindical como presionando y controlando a la administración de la empresa, ésta siguió siendo, como a finales del período porfirista, empresa privada de nombre, pero pública en los hechos. De allí que no fuera sorprendente que cuando Lázaro Cárdenas llegó al poder, las tendencias estatistas de su administración y la actividad constante de los sindicatos derivaran en la expropiación de los ferrocarriles en 1937.

La evolución de las empresas de tranvías de Guadalajara y Ciudad de México durante la administración de Lázaro Cárdenas (1934-1940) se asemeja a aquella que experimentaron los Ferrocarriles Nacionales, lo que permite ver en acción ciertas condiciones políticas, desarrollos institucionales y un trasfondo económico común. Tanto los tranvías como los Ferrocarriles estaban en malas condiciones financieras y operativas, pues a dos décadas de la Revolución Mexicana, sus sindicatos habían logrado obtener mejores remuneraciones y términos contractuales que, en conjunción con la crisis económica, habían reducido las ganancias de las empresas hasta el grado de reportar altas pérdidas incluso pese a la creciente demanda de sus servicios.

Durante la administración de Lázaro Cárdenas se favoreció la reorganización de los sindicatos, relativamente alicaída durante el llamado Maximato (1929-1934), lo que se tradujo en un incremento de huelgas, protestas y en general actividad política y organizativa de las asociaciones de trabajadores. En Jalisco, sin embargo, durante el período inicial del cardenismo, se desempeñó como gobernador Sebastián Allende (1932-1935) quien apoyaba al expresidente Calles, y se caracterizó por su moderación frente al radicalismo de los partidarios del presidente en el Estado. Cuando el candidato favorito de Allende se impuso en las elecciones para la gubernatura a Silvano Barba González (muy cercano a Cárdenas), parecía

que Jalisco adoptaría una posición menos radical que el gobierno federal, aunque según Romero, el gobierno federal lo presionó para secundar las medidas reformistas de Cárdenas (Romero, L., 1987, pp. 210-211).

La adopción de la cooperativa como forma organizativa de la empresa, que no fue implementada en los tranvías de la Ciudad de México, fue puesta en práctica en Guadalajara, un año antes de que lo hicieran los Ferrocarriles Nacionales de México, lo que parece refutar que el gobierno estatal de Jalisco sería “conservador” frente al cardenismo obrerista. Es necesario comparar brevemente estos dos casos para entender mejor por qué el Estado favoreció el “control obrero” de estas empresas.

La Compañía Occidental de Transportes se declaró en quiebra en 1931, por lo que inició el proceso de liquidación judicial de la empresa, la cual fue controlada por representantes de la compañía, de los trabajadores y del gobierno estatal hasta 1936, cuando se le entregó al sindicato para formar la Cooperativa de Tranviarios. Además de los sueldos y compensaciones que les fueron asignados en el juicio por liquidación, el gobierno estatal les cedió un crédito para facilitar la transición a la “operación obrera”, además de mediar entre las distintas facciones al interior del sindicato sobre los términos de la nueva organización.

A pesar de las declaraciones optimistas del gobierno estatal como de los tranviarios, las condiciones lamentables de su material rodante, infraestructura viaria e instalaciones resultantes de décadas de olvido no pudieron ser revertidas, por lo que la Cooperativa operó con pérdidas crecientes y peores niveles de servicio, hasta que en 1944 la Compañía Eléctrica del Chapala les cortó el suministro de energía por falta de pago, por lo que la empresa de los trabajadores dejó de operar. Ni siquiera los créditos cedidos por el gobierno estatal de Jalisco al conformarse la cooperativa pudieron revertir la tendencia declinante de la empresa, aunque en su primer año de funcionamiento se anunciaron reparaciones a las vías, pavimentación de las calles por las que circulaban los tranvías (“Se arreglarán las vías de los trenes eléctricos en

la primera zona de la ciudad”, *El Informador*, 25 de mayo de 1936), y la rehabilitación de los vehículos detenidos en talleres y cocheras (“Cuatro nuevos tranvías reforzarán los actuales servicios de esta ciudad”, *El Informador*, 23 de mayo de 1936).

Por otro lado, los Ferrocarriles Nacionales de México operaron entre 1925 y 1937 como “empresa privada con participación estatal”, si bien el gobierno federal siguió interviniendo en su administración y favoreciendo las demandas de los ferrocarrileros, cuyos diversos gremios, sindicatos y hermandades fueron amalgamados en el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM). Este sindicato de industria presionó continuamente para mejorar sus salarios y prestaciones, sobre todo tras la promulgación de la Ley Federal de Trabajo, lo cual complicó el desempeño financiero de la empresa, que no logró optimizar su operación debido, entre otros factores, a su pobre rendimiento financiero y a la excesiva politización de su planta laboral. La empresa fue expropiada por decreto presidencial, justificada por causas de “utilidad pública”, acción sorprendentemente bien recibida por los directivos y accionistas de ésta, acorde con Valencia (Valencia, 2017, p. 224).

Tras la expropiación y el paso de FFCC Nacionales a ser administrada bajo el denominado Departamento Autónomo de los Ferrocarriles, se entregó para su administración al STFRM en la llamada “Administración Obrera de los Ferrocarriles”, que duró cerca de tres años. Según Valencia, los conflictos al interior del sindicato, los límites borrosos entre la asociación sindical y la dirección de la empresa, así como las malas prácticas laborales, no lograron corregir la calidad declinante del servicio, por lo que la siguiente administración rescindió la medida en 1940.

La reorganización en una cooperativa de la empresa de tranvías del Distrito Federal sería sugerida varios años después de aquella en Guadalajara o de la administración obrera de los Ferrocarriles Nacionales, pero según Sánchez-Mejorada, los trabajadores tranviarios vacilaron entre la empresa cooperativa o un organismo público descentralizado

En marzo [de 1945], el presidente de la República propuso a la Alianza de Tranviarios que formaran una cooperativa de participación estatal para que esta administrara el sistema. La posición entre los trabajadores se encontraba dividida. Había quienes aceptaban la propuesta y quienes no, por lo que se integró una comisión para estudiarla. Por su parte, el propio Departamento del Distrito Federal presentó a los trabajadores un proyecto para la constitución de la cooperativa. Sin embargo, los trabajadores mantuvieron la propuesta de una empresa descentralizada (Sánchez-Mejorada, 2004, p. 177).

Aunque se atribuye la mayoría del crédito por el crecimiento del sector estatal de la economía a Lázaro Cárdenas, ya desde las breves presidencias del “Maximato” existieron avances en la materia que, aunque relativamente modestos, anticiparon mayores desarrollos de ese tipo de empresas. En apoyo de esa vocación, acorde con el programa político de la Revolución Mexicana, se expresó, en 1933, el llamado “Jefe Máximo de la Revolución” y expresidente Plutarco Elías Calles

Hemos venido predicando por todo el país, y es ésta la política del gobierno actual, que para llegar a un estado de bienestar colectivo de la nación, es necesario organizar todos los sectores de la economía: el sector agrícola, el sector industrial, el sector comercial y el sector trabajo, solo así, con un control indirecto del Estado sobre estas organizaciones, podremos hacer una distribución más equitativa de los valores de la producción, para que cada quien reciba lo que justa y legítimamente le corresponda (“Discurso. Pronunciado en la manifestación organizada en honor suyo y del general Cárdenas en México, D. F.. julio 30 de 1933, citado en Macías,

C. (compilador), *Plutarco Elías Calles. Pensamiento político y social. Antología (1913-1936)*, México, Fondo de Cultura Económica, INEHRM, 1988).

Esta aspiración de una “organización” de los sectores de la economía por parte del Estado se codificó en el Plan Sexenal de 1934, elaborado durante la administración interina de Abelardo Rodríguez (1932-1934) y que, en teoría, debía seguir su sucesor Cárdenas. Si bien la participación del Estado en la economía no alcanzó en esos años la proporción ni la sistematización que tuvo en décadas ulteriores, se constituyó una base para el sector estatal, en buena parte por la situación económica y política (“coyuntural”) pero también como un proyecto de política económica a mediano o largo plazo.

¿Por qué los gobiernos de la década de los treinta favorecieron la transición a la empresa cooperativa?, ¿fue por presión política de los sindicatos y la postura ideológica radical del sistema político mexicano de la época? En realidad una parte de los trabajadores organizados no deseaban el cambio en la empresa, por lo que fue necesaria una labor de convencimiento por parte de gobernantes y dirigentes sindicales y la negociación cuidadosa en torno al contrato colectivo y al estatus de los trabajadores (como sindicalizados y no como empleados del Estado) ¿Por qué fracasó la Cooperativa de Guadalajara, y se revirtió la transformación de los FFCC Nacionales a la “Administración Obrera”, pese a la posición favorable de los gobiernos hacia los trabajadores? ¿Fueron los trabajadores tan ineficientes o los líderes sindicales tan rapaces como la oposición, y hasta algunos obreros, señalaban, o era ya irreversible el declinante desempeño financiero y el insuficiente mantenimiento de material rodante, vías e infraestructura? En ambos casos se acusó a los gobiernos de entregar las empresas a los trabajadores en mal estado, para que al fracasar su “administración obrera” ante la opinión pública se dismantelara el servicio (caso de los tranvías, según Alvizo) o se procediera a estatizarlo completamente, como sucedió con los Ferrocarriles.

En el caso de los tranvías de Guadalajara podrían ser tanto la cultura de trabajo ineficiente como el deterioro acumulado de los vehículos y vías, y la competencia de los autobuses, como considera Alvizo. Además, el gobierno de Jalisco no decidió emprender su “rescate” financiero ni tomar la gestión de la empresa, acciones que fueron pedidas por el ala “roja” del sindicato de tranviarios (“A guisa de editorial. Sr. Gobernador”, *El Tranviario*, 1 de enero de 1933), a diferencia de los Ferrocarriles Nacionales, que fueron estatizados por el gobierno federal en 1940. Además del estatismo de la administración Cárdenas, se puede entender que los FFCC fueran estatizados y los tranvías no, debido a la importancia del sistema ferroviario en el transporte nacional, mientras los tranvías de Guadalajara estaban en franco declive frente a sus competidores, los autobuses. Debido al lamentable estado financiero y operativo de los ferrocarriles y los tranvías, una intervención decisiva del Estado equivaldría prácticamente a un rescate de la empresa, para el cual posiblemente estaba más facultado el gobierno federal (con los FFCC) que el gobierno de Jalisco (para salvar a los tranvías).

La estatización de los tranvías de la Ciudad de México fue realizada en circunstancias diferentes a aquella de los ferrocarriles, pese a que, en ambas situaciones, los sindicatos amenazaron con ir a la huelga. Incluso la expropiación de los ferrocarriles y la realizada contra las empresas petroleras deben ser diferenciadas, pues mientras los ferrocarriles ya eran en parte propiedad del Estado mexicano, las compañías petroleras pertenecían en su mayor parte a poderosos grupos económicos transnacionales. La acción del Estado en torno a las dos estatizaciones se caracterizó por la organización de un sindicato unificado en las respectivas ramas, lo cual fortaleció la posición negociadora de los trabajadores organizados frente a las empresas. Posteriormente vinieron los decretos de expropiación por utilidad pública, y después prolongadas negociaciones tanto con los dueños y accionistas de las empresas expropiadas, como al interior de la administración para precisar a qué dependencia corresponderían las industrias estatizadas.

Según Valencia, la estatización de los ferrocarriles y su posterior entrega a la llamada “Administración Obrera” reveló cierta improvisación en las medidas (Valencia, A., 2017, pp. 233-234), lo que complicó la precisión de cuáles dependencias federales se encargarían de regularlas y administrarlas. Esto concuerda con el modelo de Carrillo, que englobaba al período 1925-1947 como de “crecimiento coyuntural” así como de “regulación implícita” de la empresa estatal en México (Carrillo, A., 1983, pp. 36, 179). Es decir, las empresas estatales fueron expropiadas o creadas según las demandas del momento y las posibilidades financieras o administrativas del gobierno, lo cual incluiría también al nuevo organismo Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, que absorbió los bienes y líneas de la antigua Mexico Tramways.

Mientras que las estatizaciones de los FFCC Nacionales y de los tranvías de la Ciudad de México fueron adquisiciones de empresas existentes, Petróleos Mexicanos y la Comisión Federal de Electricidad fueron formadas exprofeso aunque con una participación del mercado bastante reducida. Es posible que fueran concebidos para concentrar futuras inversiones estatales en el ramo energético, quizás aspirando a controlar una parte significativa del mercado para contrarrestar la influencia de las empresas extranjeras (Carrillo, A., 1983, p. 39), lo que terminó sucediendo intempestivamente en el caso de Petróleos Mexicanos (1938) y de manera más paulatina con la Comisión Federal de Electricidad (1964). Pese a situarse en el período de “crecimiento coyuntural” del sector estatal, PEMEX y la CFE no parecen haber sido creadas improvisadamente sino más bien prefigurando un sector estatal más robusto que apoyara políticas integrales de desarrollo.

La constitución de la empresa pública de transporte urbano en la Ciudad de México, fue establecida por decreto presidencial en abril de 1947. Fundamentada en la Ley de 1947, que estableció las bases para el transporte en el DF, y en el posterior Reglamento de tránsito, estableció un organismo público con amplias facultades no sólo para operar casi cualquier

medio de transporte existente, sino incluso para establecer líneas y rutas por sí mismo. El decreto presidencial, publicado en el Diario Oficial de la Federación, disponía que el organismo

Tendrá por objeto la administración y manejo del Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal y sistemas auxiliares; el estudio, proyección y construcción, en su caso, de líneas elevadas o subterráneas para transportes eléctricos y servicios auxiliares en el Distrito Federal (“DECRETO por el cual se crea la institución que se denominará Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal”, Diario Oficial de la Federación, 19 de abril de 1947).

Es interesante que el objeto fijado para el nuevo organismo dejaría abierta la puerta para, potencialmente, proyectar, construir y operar un sistema de trenes eléctricos de tipo Metro en el Distrito Federal, si bien esto no ocurriría sino veinte años después. El decreto fijaba que los bienes del organismo serían todos aquellos que le cediera el gobierno del Distrito Federal, o bien los que la propia empresa adquiriera por su cuenta (artículo 3º), y también especificaba que podría hacer uso de las vialidades que requiriera para dar el servicio de transporte urbano, siempre que se ajustara a las disposiciones pertinentes, lo cual recuerda los términos que fijaban las antiguas concesiones a las primeras empresas de tranvías (artículo 4º).

En cuanto a la administración de la empresa, se estableció que correspondería a un Consejo de Administración designado por el D.F., deseablemente conformado por “técnicos, de preferencia especializados en la industria de transportes eléctricos o ferroviarios”, para evitar, en teoría, los nombramientos de legos en la materia por influencias políticas que, según Valencia, aquejó a los ferrocarriles mexicanos (artículo 5º). Para supervisar la operación de la empresa, se debía formar un Consejo de Vigilancia, cuyos miembros serían designados por el Gobierno del Distrito Federal, la Alianza de Tranviarios, y “los usuarios del sistema”, que

ejercerían una fiscalización de las finanzas de la empresa, pero también de su desempeño técnico y administrativo.

El artículo décimo ordenaba que la nueva empresa tendría prioridad sobre cualquier otra, para el establecimiento de nuevas líneas de transportes eléctricos “en relación con particulares o empresas, nacionales o extranjeras”. Es curioso que, además de prever que empresas extranjeras pudieran hipotéticamente dar dicho servicio, no se hablara de un monopolio explícito, sino una “preferencia” frente a cualquier otro oferente del servicio de transporte eléctrico. Como lo muestra la trayectoria posterior del transporte público en la Ciudad de México, sólo el Estado ofrecería el servicio por medio de vehículos eléctricos como de transporte sobre rieles (tranvías, metro, tren ligero o suburbano), lo que corrobora que a partir de la década de 1940 no existieron incentivos para que una empresa privada o asociación civil buscara emprender en el transporte eléctrico urbano. A las dificultades económicas y a la convergencia entre asociaciones de trabajadores y el Estado se agregaban los componentes nacionalistas y estatistas previstas en la nueva legislación y realizadas en la creación de instituciones y empresas públicas, por lo que al menos mientras fuera vigente ese arreglo institucional, predominaría el Estado como oferente del transporte eléctrico en la Ciudad de México.

A pesar de la promulgación de la ley que creaba el organismo Servicio de Transportes Eléctricos, varias de sus disposiciones tuvieron que ser retrasadas hasta la resolución de los diversos amparos que la empresa México Tramways había solicitado contra la caducidad de las concesiones, contra la expropiación de sus bienes e instalaciones, y contra la creación de la nueva empresa paraestatal (Sánchez-Mejorada, 2004, p. 188). Además del proceso legal, que se dilató por varios años en las instancias locales del Distrito Federal y en la Suprema Corte de Justicia, la nueva compañía “heredó” los problemas de la antigua negociación privada, principalmente sus deudas, el mal estado de los vehículos, vías e infraestructura eléctrica,

incluso las demandas de incrementos salariales de los empleados sindicalizados, aunque en este último caso la cercanía entre la Alianza de Tranviarios y el gobierno federal condujo a un arreglo rápido. Incluso durante el conflicto legal, la empresa estatizada ofreció el servicio con los tranvías existentes, aunque se iniciaron gestiones para importar trolebuses, que tenían la ventaja de no requerir vías férreas, al funcionar con neumáticos, y por lo tanto, resultar más económico el tendido de nuevas líneas.

En los primeros años de administración estatal, el nuevo organismo realizó mejoras al servicio, como nuevas líneas en colonias antes desatendidas, un nuevo taller en Tetepilco que sustituyó al antiguo de la “Indianilla” y vehículos novedosos, pues además de los trolebuses ya mencionados se adquirieron tranvías de modelo PCC. Estos tranvías comenzaron a ser fabricados en la década de 1930, e incorporaron mejoras estéticas y funcionales, como una carrocería redondeada (más aerodinámica), mayor capacidad de pasajeros, frenado y arranque más eficientes y en general, mayor comodidad a usuarios y operarios. Los tranvías PCC complementaron el parque vehicular de la empresa estatal, que sumaba así una variedad de tranvías de principios del siglo XX, los trolebuses relativamente novedosos y finalmente los más modernos PCC.

Figura 12. Tranvía [modelo PCC] pasando junto al acueducto de Chapultepec, ca. 1953.



Fuente: *Mediateca INAH*, [Tranvía pasando junto al acueducto de Chapultepec | Mediateca INAH](#)

Figura 13. “Casaro 3043 in Tacuba in the early 1950s”, trolebús Alfa Romeo Casaro, adquirido en 1953 por el STE



Fuente: [Casaro 3043 in Tacuba in the early 1950s \(trolleybuses.net\)](http://www.trolleybuses.net)

Si se contrasta la experiencia de la creación de la empresa estatal Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal con el organismo público de la materia en Santiago y Valparaíso, Chile, podemos ver ciertas coincidencias que refuerzan nuestras suposiciones. En 1945 se creó una empresa mixta, la Empresa Nacional de Transportes Colectivos, con participación de organismos públicos como la Corporación de Fomento de la Producción (CORFO), que en 1953 se reformó como Empresa de Transportes Colectivos del Estado (ETCE). Según Castillo y Vila, “la creación de la ETCE se contextualizó en una reforma administrativa de carácter general, que buscaba procurar un Estado acorde con el modelo económico desarrollista”, que incluyó, entre otros desarrollos, la creación de una Subsecretaría de Transporte (Castillo y Vila, 2015, p. 97). También en Chile la empresa estatal del transporte urbano adquirió trolebuses, que combinaban la alimentación eléctrica de los tranvías con la maniobrabilidad de los autobuses, gracias al uso de neumáticos; dicho medio de transporte pareció ser favorecido por empresas estatales, que, a diferencia de los propietarios de autobuses

y semejante a las viejas compañías privadas, eran capaces de mantener su estructura en red y de establecer nuevas líneas y recorridos de forma sistemática.

En Chile y México se experimentaron, en esa época, cambios institucionales y políticos que apuntaban a un creciente involucramiento del Estado en la producción y venta de bienes y servicios, que favorecieran tanto la industrialización de sus aparatos productivos como el beneficio a amplias capas de la población que, por si fuera poco, aceleró su ritmo de crecimiento y su concentración en las ciudades.

Conclusiones

El Estado ejerció considerable influencia en el desarrollo de la economía a lo largo del período porfiriano y sobre todo durante la primera mitad del siglo XX, por medio del fomento del desarrollo industrial y comercial, que incluyó a los servicios urbanos como el transporte público y la electricidad. Incluso durante el período porfiriano, cuya política económica tenía una clara impronta liberal, los gobiernos buscaron favorecer el establecimiento de nuevas industrias y tecnologías, mediante el esquema de las concesiones. Esta especie de contrato entre el Estado y los emprendedores privados incluía derechos y responsabilidades mutuas, con ventajas considerables para los empresarios que buscaban compensar las grandes inversiones iniciales necesarias y el riesgo de fracaso empresarial en ramos novedosos para el país como ferrocarriles o generación de electricidad. Pese a la reputación de las administraciones de Porfirio Díaz (1877-1911) como “entreguistas” ante el capital extranjero, hubo ciertas iniciativas más afines al “nacionalismo económico” y aún a la intervención del Estado en ramos estratégicos, como lo demostró la creación de la empresa con participación estatal Ferrocarriles Nacionales de México, en 1908.

La Revolución Mexicana, iniciada como conflicto civil y sucesión de cambios políticos en 1910 pero después origen de cambios institucionales, sociales y económicos durante el período de lucha de facciones y aún los decenios siguientes, modificó el esquema de relaciones entre Estado, empresas y trabajadores, no sólo por la promulgación de leyes y decretos que establecían derechos sociales de los trabajadores, sino porque gradualmente permitió al Estado intervenir en la producción y venta de bienes y servicios a través de empresas estatales, que fueron adquiriendo una participación más significativa en ramos estratégicos como banca, petróleo, electricidad, transporte interurbano y urbano. La reorganización de sus dependencias y la reforma del aparato fiscal tras años de desorden y crisis económica durante los años postrevolucionarios fortalecieron la capacidad del Estado para influir decisivamente en la economía e, incluso, formular una política económica de desarrollo agrícola e industrial.

En este contexto de transformaciones económicas, políticas y sociales se inscriben las trayectorias de las empresas de tranvías y las asociaciones de sus trabajadores, analizadas en los anteriores capítulos. Las empresas privadas de tranvías eléctricos se enfrentaron a dificultades para mantener la primacía en el mercado del transporte urbano, debido a los trastornos políticos y económicos locales y a la depresión económica mundial; además, los trabajadores organizados fueron más efectivos en conseguir sus demandas, gracias a su constante actividad política y organizativa. Frente a estos cambios, las direcciones de las empresas respondieron con la desinversión o incluso el desmantelamiento de sus redes, o simplemente vendiendo sus bienes y transfiriendo sus concesiones (caso de la Hidroeléctrica de Chapala, en Guadalajara). Si bien el Estado respondió con mano firme (incluso dura) ante el radicalismo de los sindicatos anarco-comunistas como la CGT, fue perdiendo vigencia el viejo papel de “Estado gendarme” seguido durante el porfirismo.

A la conformación de centrales sindicales nacionales afiliadas al Partido de la Revolución Mexicana, se sumó la gradual consolidación de instancias de negociación entre los

factores de la producción: las juntas de conciliación y arbitraje. Estos espacios, previstos por la Constitución de 1917, evolucionaron de simples órganos consultivos a tribunales *de facto* en materia laboral, que no sólo controlaron a las empresas sino incluso a los trabajadores, tras los cambios introducidos por la Ley Federal de Trabajo de 1930. Según esta ley reglamentaria del artículo 123, correspondía al Estado la validación de las huelgas, y el control de los sindicatos que se considerarían representantes únicos de un oficio o industria ante las autoridades del trabajo. Si bien las disposiciones en materia laboral fortalecían a los sindicatos, al darles el control de la contratación y el despido por medio de la llamada “cláusula de exclusión”, en última instancia solidificó el control de las asociaciones de trabajadores por parte del Estado, según Escobar (2021, p. 54).

Además del papel decisivo como mediadores entre el trabajo y el capital, nuevas reglamentaciones en materia de orden urbano (“policía urbana”, según Rodríguez Kuri) establecieron la competencia de las entidades federativas (Jalisco, en el caso de Guadalajara, y el Distrito Federal, en caso de la Ciudad de México) para regular el tránsito de peatones y vehículos. Ante la diversidad de criterios sobre el nivel de gobierno o dependencia responsable de vigilar el servicio en las primeras concesiones de los tranvías “de mulitas”, los nuevos reglamentos de tránsito ordenaron condiciones de operación unívocas para cada medio de transporte, así como procedimientos para tramitar nuevos permisos y concesiones, o para reorganizar los servicios existentes (particularmente en el Distrito Federal). Mientras que ambos fueron claros en las condiciones mínimas de servicio de los vehículos de transporte urbano, la ley de 1942 y el reglamento de transportes de pasajeros del mismo año previeron la capacidad del Estado para operar y administrar en parte o en su totalidad el transporte público urbano en el Distrito Federal.

En su texto, la ley de 1942 y el reglamento de transportes de pasajeros consideraron al transporte público urbano como “de utilidad pública”, frase que evocaba al artículo 27 de la

Constitución de 1917, y por lo tanto implicaba que el servicio de transporte urbano podía ser susceptible de expropiación o estatización. El recurso a la expropiación de empresas existentes, a pesar de su importancia en la estatización de los ferrocarriles y la industria petrolera, no fue la única vía para la creación de empresas estatales por los gobiernos mexicanos de la Posrevolución. Otras instituciones y organismos fueron creados en los ámbitos financiero y energético; instituciones crediticias o bancarias como el Banco de México, Nacional Financiera, el Banco de Crédito Ejidal, el Banco Nacional Hipotecario, Urbano y de Obras Públicas (posteriormente Banobras) fundamentaron los esfuerzos de desarrollo económico e industrial por parte del Estado mexicano.

Recurriendo a un concepto de la economía institucional, los derechos de propiedad, debemos señalar que la concepción legal y política de la propiedad privada tuvo una modificación fundamental entre el período porfiriano y el postrevolucionario. Mientras en la concepción liberal clásica la propiedad es un derecho innato de todos los individuos, el artículo 27 de la Constitución de 1917 la consideraba emanada de la nación, que delegándola en los individuos creaba la propiedad privada. Además, como se ha mencionado, justificaba la expropiación de la propiedad privada en función de la utilidad pública, que en el entorno de nacionalismo económico se inclinó en contra de las empresas extranjeras. No es casualidad que las empresas de tranvías se enfrentaran a una opinión pública adversa y se deshicieran del negocio (caso de la Hidroeléctrica e Irrigadora de Chapala) o desistieran de invertir en redes que podían ser expropiadas en cualquier momento (la Mexico Tramways).

Aunque la creación de instituciones, organismos y empresas públicas en la Posrevolución colocó la base del moderno sector estatal de la economía mexicana, la historia de la intervención estatal en la economía se remonta, al menos, al período virreinal, y durante todo el período independiente se buscó fomentar el comercio, la agricultura y la industria con instrumentos de política pública. Si bien Carrillo consideraba al período entre 1925 y 1947

como de “crecimiento coyuntural” del sector estatal, con empresas creadas por las necesidades de los gobiernos en ese momento y no con un plan definido de antemano, en este trabajo se propone que algunas empresas públicas, pese a sus modestas dimensiones iniciales, parecieron previstas para una mayor participación en el mercado objetivo (el caso de la Comisión Federal de Electricidad o Petróleos Mexicanos). Incluso en la rescisión de las concesiones a la México Tramways en 1945, aparentemente coyuntural se pueden ver indicios de una creciente tendencia al estatismo en el transporte público urbano, fundada legalmente en la Ley de transportes de 1942.

La diferencia entre los desenlaces en las trayectorias de las empresas de tranvías de Guadalajara y Ciudad de México también puede ser explicada en función de la postura de la autoridad competente y el marco legal aplicado al transporte urbano. Mientras el gobierno de Jalisco favoreció el establecimiento de la Cooperativa de Tranviarios en 1936 y rehusó incursionar como prestador del servicio más allá de apoyos económicos o fiscales a la empresa de los trabajadores, el Distrito Federal asumió la posibilidad de ofrecer por sí el servicio de transporte urbano de pasajeros, pero además la capacidad de reorganizar el servicio existente para mejorar el nivel de servicio que, como se explicó en el primer capítulo declinaba en calidad.

Conclusiones generales

En este trabajo se explicaron las trayectorias inicialmente paralelas pero posteriormente divergentes de las compañías de tranvías de Guadalajara y Ciudad de México, que desembocaron en el caso de la primera en una reorganización como cooperativa obrera que terminó disolviéndose en 1944, y en el segundo caso terminó con la estatización del servicio por el gobierno federal, comenzada en 1947. El enfoque comparativo intensivo que se adoptó fue combinado con una narración más analítica que diacrónica, por lo que se dividió el estudio en tres partes, cada una centrada en los actores involucrados en el servicio público del transporte urbano de pasajeros: las empresas de tranvías, los trabajadores organizados y el Estado.

Gracias a un amplio estado de la cuestión sobre empresas de tranvías en México, fue posible confrontar distintas versiones construidas sobre enfoques analíticos diversos, desde la historia empresarial (Valerio, Álvarez de la Borda, Liehr y Leidenberger), la historia del trabajo (Rodríguez, De la Torre), historia social y política (Alvizo, Leidenberger) e historia de la tecnología (Toledo). El análisis de estos trabajos permitió incorporar distintas perspectivas y evaluar las conclusiones que se consideraron relevantes para el tema central de este estudio: la estatización de las empresas privadas de tranvías. No todos los estudios consultados hablaban del proceso de estatización, pero al contener información relevante sobre el funcionamiento de las empresas, ayudaron a elaborar un diagnóstico del servicio de tranvías en la época analizada.

A pesar de que el período central del estudio se extiende entre la liquidación de la Compañía Occidental de Transportes en 1931 y la caducidad de las concesiones de la Mexico

Tramways en 1945, se partió desde el comienzo de los ferrocarriles en México, a mediados del siglo XIX. Además de corresponder con las semejanzas en organización empresarial, organización laboral y efecto sobre la economía nacional (en el caso de los ferrocarriles) y la urbana (en cuanto a los tranvías), era necesario remontar el estudio hasta la construcción de las primeras compañías de tranvías para tener un panorama completo de su trayectoria. Ya que se hizo referencia constantemente a los cambios suscitados por la Revolución Mexicana, era necesario aludir al estado de cosas previo a dicho período, debido a que su organización empresarial se originó en la época porfiriana; esto permitió abordar la respuesta de las empresas a un ambiente institucional muy distinto a aquél en que prosperaron. Además, la amplitud y relevancia de las investigaciones sobre los ferrocarriles en México fue muy provechosa para realizar comparaciones entre ambos ramos y entrever desarrollos similares así como diferencias en un período común.

Si bien se separó el trabajo en capítulos enfocados en los tres principales actores, es decir, la empresa, el trabajo y el Estado, existió una interrelación estrecha entre las posturas y acciones de estos actores sociales a lo largo del período reseñado: las empresas privadas obtuvieron un desempeño financiero y expansión de la red muy satisfactorios gracias a las condiciones favorables garantizadas por el Estado porfiriano liberal en las concesiones y la regulación laboral laxa; pero después de la Revolución Mexicana se enfrentaron a reclamaciones salariales y contractuales de sus trabajadores y a una clase política que concebía la propiedad privada como subordinada a la utilidad pública. Esa variación desfavorable en el ambiente institucional y político se sumó a procesos internacionales adversos para la transferencia de capitales y tecnologías: las guerras mundiales y la Gran Depresión.

Se consideraron relevantes tanto las condiciones locales y nacionales como el entorno económico internacional, dada la propiedad extranjera de las empresas México Tramways y la Compañía Hidroeléctrica de Chapala (a finales de la década de 1920), y la inexistencia de una

industria nacional de sus insumos y bienes de capital. Precisamente se sostiene que además de la Revolución Mexicana o el complicado ambiente político postrevolucionario, los shocks económicos externos dificultaron las inversiones requeridas por las empresas para satisfacer la demanda de movilidad de las ciudades en crecimiento. Esta conjunción de procesos externos e inmediatos considera al mismo tiempo el peso de la circunstancia global como la agencia de los actores sociales directamente involucrados o que, por medio de sus acciones, afectaron a las empresas de tranvías. Aunque los trabajadores de ferrocarriles y tranvías adquirieron el conocimiento para suplir refacciones necesarias para mantener los vehículos, no compensó la escasez de nuevos materiales y trenes que el país no fabricaba en ese momento.

Las guerras mundiales dificultaron la provisión de bienes e insumos necesarios para el funcionamiento de las redes de tranvías, pero también ciertas tendencias ideológicas o políticas en la sociedad mexicana pudieron verse influidas por eventos internacionales de la época; por ejemplo, el nacionalismo revolucionario, exacerbado por la invasión norteamericana de Veracruz en 1914 y otros eventos de intervencionismo, se sumó a las rencillas ya existentes entre obreros mexicanos y extranjeros y fomentó la “mexicanización” de las plantas laborales de las empresas. La Segunda Guerra Mundial, por otra parte, motivó a la colaboración entre trabajadores organizados, algunas empresas y el Estado, justificadas en la política de “unidad nacional” y esfuerzo contra las potencias del Eje. Esta alianza por la producción redujo la confrontación entre factores productivos de la década previa y estrechando la afiliación entre sindicatos y el partido revolucionario.

El nacionalismo de los trabajadores industriales se reflejó, por ejemplo, en el énfasis que los trabajadores tranviarios de Guadalajara ponían en la nacionalidad de los gerentes de la Hidroeléctrica de Chapala (“gringo”, “gachupín”), que se consideraban tratados injustamente por unos jefes “prepotentes” y con supuestos prejuicios hacia los mexicanos. De la misma forma, una de las causales para declarar “caducas” las concesiones de la Mexico Tramways en

1945 fue el pertenecer la empresa a un conglomerado financiero extranjero, el holding Sofina. Esta estatización o intervención estatal en las empresas de tranvías se debe entender en el contexto de nacionalismo económico predominante tras la Revolución, tanto como en el fortalecimiento del estatismo tras la Depresión de 1929.

Aunque este trabajo matiza la tendencia de la historiografía sobre trabajo en México a enfatizar la actividad política de los sindicatos y a utilizar categorías analíticas como clase obrera o conciencia de clase, no se deja de apreciar la efectividad de sus movilizaciones y sus alianzas con grupos políticos durante y después de la Revolución Mexicana. La historia de los tranviarios estuvo llena de esfuerzos, disputas, aprendizaje tecnológico, alianzas provechosas o desafortunadas, pero más que ver su trayectoria como la trágica lucha del proletariado por emanciparse del capital, se pensó en conceptualizar a los trabajadores del riel como actores políticos colectivos que perseguían objetivos inmediatos y tangibles (contrato colectivo, aumento de salarios, descanso semanal, etc.) pero que además declaraban ideales nacionalistas y de justicia social. Al mismo tiempo que se valora su capacidad técnica adquirida empíricamente, se reflexiona sobre el fracaso de las llamadas administraciones obreras en los Ferrocarriles Nacionales y en la Cooperativa de Tranviarios de Guadalajara.

Se retomó la conformación de los sistemas ferroviarios y de transporte urbano por tranvías en México desde mediados del siglo XIX y durante las primeras décadas del XX por considerarse que la intervención estatal en el rubro no comenzó a mediados del siglo XX sino que se podría considerar existente desde su origen. Las administraciones liberales de la República Restaurada ofrecieron ventajas fiscales como exención de impuestos o subsidios por kilómetro construido, exclusividad en ciertos mercados (monopolio) y tarifas que garantizaban un buen nivel de ganancias, con el objetivo de convencer a los inversionistas extranjeros de afrontar inversiones costosas y de alto riesgo. Su postura en la relación entre empresas y trabajadores no fue precisamente de “laissez faire, laissez passer”, sino que colaboraron con

los patrones para mantener la disciplina laboral y desactivar las tempranas organizaciones sindicalistas.

La legislación favorable y el apoyo gubernamental al control de su fuerza de trabajo no significaron que las empresas simplemente se dedicaran a “vivir de sus rentas” pasivamente, pues se implantaron formas de organización del trabajo no vistas en México, así como tecnología compleja y costosa que requirió inicialmente la contratación de personal extranjero especializado, pero también el adiestramiento de los trabajadores locales. A la introducción de prácticas empresariales y una cultura laboral capitalista se debe sumar la influencia de la introducción de los tranvías en la economía urbana y la sociedad de la época. Aunque la introducción de los autobuses o la popularización de automóviles particulares rompieron el monopolio sobre transportación urbana que tenían los tranvías, es necesario considerar su repercusión sobre la expansión y densificación urbana experimentada por Guadalajara y Ciudad de México a inicios del siglo XX.

Tras la Revolución Mexicana, las tendencias nacionalistas del Porfirismo tardío se acentuaron y se entrelazaron con el surgimiento de los sindicatos obreros como la Casa del Obrero Mundial, a la que se afiliaron los tranviarios. También durante la Revolución vino la primera intervención estatal en la Mexico Tramways, paralela a aquella efectuada en los Ferrocarriles Nacionales en 1914. El trabajo sigue las proposiciones de Valencia y Kuntz, en el sentido de que la alteración en la organización laboral de los ferrocarriles fue más perjudicial, a la larga, que la destrucción física de vías, locomotoras y material rodante durante la lucha armada. Incluso, se propone que la creciente influencia de los trabajadores organizados afectó el desempeño de las empresas de tranvías, especialmente con las recurrentes huelgas durante las décadas de 1920 y 1930. Acorde con Liehr y Leidenberger, que señalaban la impotencia de las administraciones de la Mexico Tramways frente a la Alianza de Tranviarios, consideramos que los dueños y administradores extranjeros dejaron de invertir en la expansión o renovación

de sus redes de transporte, no sólo por la crisis económica mundial y nacional, sino también por percibir que el ambiente institucional les era adverso. Además, gracias al crecimiento urbano y al proceso de industrialización durante la Postrevolución, el ramo de la generación de electricidad se tornó mucho más redituable, por lo que los capitales fluyeron en dirección del negocio en ascenso y no hacia los tranvías.

Concomitante con el declive de las empresas privadas de tranvías, el Estado mexicano fue adquiriendo las herramientas institucionales y fiscales que posibilitarían, primero, el fomento de la actividad económica y la industrialización, y después, la formación de empresas estatales en ramos estratégicos, como Petróleos Mexicanos, la Comisión Federal de Electricidad y Ferrocarriles Nacionales de México. La formación de instituciones financieras como el Banco de México, Nacional Financiera y otros bancos de desarrollo solucionó la antigua dependencia del Estado mexicano en los bancos privados extranjeros. Aunque autores como Carrillo Castro consideraron que este período del sector estatal de la economía debería ser considerado como de “crecimiento coyuntural” de las empresas públicas, creemos que existió la intención en algunos actores y sectores del grupo político revolucionario, de que el Estado mexicano tomara un papel activo en la economía.

Las circunstancias históricas específicas de cada caso significaron la diferencia en las trayectorias de las empresas de tranvías. La Compañía Occidental de Transportes, que había recibido los tranvías de Guadalajara de la Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala, no sobrevivió a la Gran Depresión de 1929, por lo que dos años después se declaró en quiebra. Tras un largo período de liquidación judicial, en 1936 el gobierno de Jalisco apoyó la idea de reorganizar la empresa como una cooperativa, aunque con desacuerdos entre los trabajadores. A mediados de la década de 1930, el ambiente político nacional favorecía la propiedad de los trabajadores de “los medios de producción”, como lo muestra la posterior Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales, iniciada en 1937. Si bien Alvizo reporta que el gobierno

de Jalisco fue acusado de entregar los tranvías al sindicato “para que fracasara”, no encontramos evidencia documental de ello, e incluso el gobierno del estado entregó inicialmente créditos a la cooperativa, la cual recuperó algunos vehículos averiados y detenidos en talleres. El desenlace fallido de los tranvías de Guadalajara pudo ser acelerado por malos manejos de la administración de la Cooperativa, pero también se pudo deber al desmantelamiento parcial de algunas rutas y la substitución por autobuses, llevada a cabo por la Occidental de Transportes desde 1928.

La Mexico Tramways, por otra parte, continuó operando hasta 1945, pese a crecientes pérdidas, un desempeño operativo decreciente y constantes huelgas de sus trabajadores sindicalizados. El gobierno federal, ejerciendo las facultades previstas en la Ley que fija las bases generales a que habrán de sujetarse el tránsito y los transportes en el Distrito Federal, declaró caducas las concesiones a la MT, y comenzó a administrar el servicio de tranvías en la Ciudad de México. Se levantaron voces a favor y en contra de conformar una cooperativa de trabajadores así como al proyecto de estatizar la compañía, incluso al interior de la Alianza de Tranviarios. La solución fue crear un “organismo público descentralizado” cuya administración sería designada principalmente por el gobierno federal y el DF, aunque con representación de los trabajadores, llamado Servicio de Transportes Eléctricos del DF. Esa empresa continúa operando hasta nuestros días los transportes eléctricos de la Ciudad de México, con excepción del Metro, que es administrado por el Sistema de Transporte Colectivo.

La divergente trayectoria del transporte eléctrico en los dos casos comparados, evidente en la desaparición completa de los tranvías de las calles de Guadalajara, mientras en la Ciudad de México se reorganizó y renovó el parque rodante, repercutió en la existencia o ausencia de un sistema de transporte público masivo en ambas ciudades en las décadas subsecuentes, pues mientras el Distrito Federal contó con un sistema de Metro a partir de 1969, adicional a las líneas de tranvías y trolebuses, en Guadalajara sólo se tendieron las primeras líneas de trolébús

en 1977, y el tren eléctrico (“ligero”) hasta 1989. La influencia de tal desarrollo dispar en los transportes sobre la competitividad económica y el nivel general de vida de ambas ciudades debería considerarse para posteriores investigaciones de historia urbana, económica y hasta social.

Otra transformación importante al interior de las empresas de tranvías fue la gradual “mexicanización” de los puestos medios de la operación y administración, que observaron Valencia en los Ferrocarriles Nacionales y Toledo en la Mexico Tramways. Mientras que al conformarse las empresas en el período porfiriano eran mayoría los extranjeros en los puestos gerenciales y en la supervisión de labores y los mexicanos eran casi exclusivamente los operarios y ayudantes, al paso de las décadas los mexicanos comenzaron a desempeñarse en puestos medios y técnicos, al grado de que sólo en las instancias directivas eran mayoría los extranjeros. Este cambio paulatino puede indicar un aprendizaje de los trabajadores y empleados locales y una capacitación continua de los obreros mexicanos, con un fuerte componente empírico, aunque no se puede descartar la influencia de las instituciones de educación técnica. A las condiciones internacionales y a la dinámica política nacional y local se debe agregar la formación de trabajadores especializados mexicanos, como factores que posibilitaron la estatización de las empresas de tranvías, y el surgimiento del sector estatal en el transporte público urbano.

El caso de los tranvías eléctricos y su proceso de estatización en las dos mayores ciudades de México ilustra la correlación de circunstancias mundiales o nacionales con desarrollos particulares a las localidades, que actúan sobre un servicio público como es el transporte urbano de pasajeros. A ese gran entorno complejo de representar se sumó la interacción entre los actores sociales y políticos como gobierno, empresas, trabajadores y usuarios, cada uno con ideas diferentes y cambiantes de cómo se debía satisfacer la demanda

de movilidad en las ciudades, pero también con ambiciones e imperativos propios y no siempre racionales, que condujeron a desarrollos diferentes, de consecuencias duraderas.

Fuentes

Primarias y hemerografía

“México Tramways Company: informe anual correspondiente al año terminado el 31 de diciembre de 1938”. México: Dirección General de Estadística. Biblioteca Joaquín García Icazbalceta, Archivo Histórico de la Ciudad de México.

“Plano de la parte del Estado de Jalisco por donde atraviesan las líneas de transmisión de la Cía. Hidroeléctrica e Irrigadora de Chapala, S. A.” CGF.JAL.M9.V4.028. Consultado en Mapoteca Digital Orozco y Berra ([Mapoteca Manuel Orozco y Berra \(siap.gob.mx\)](http://MapotecaManuelOrozcoyBerra.siap.gob.mx)) el 27 de marzo de 2021.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos que reforma a la de 5 de febrero de 1857, (2007). México, Tribunal Electoral del Poder Judicial de la Federación.

Constitución Política de la República Mexicana de 1857, México, UNAM / Instituto de Investigaciones Jurídicas.

“Decreto por el cual se crea la institución que se denominará Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal”, en *Diario Oficial de la Federación*, 19 de abril de 1947, consultado en dof.gob.mx.

“Ley que fija las bases generales a que habrán de sujetarse el tránsito y los transportes en el Distrito Federal”, en *Diario Oficial de la Federación*, 23 de marzo de 1942, consultado en dof.gob.mx.

“Reglamento para el servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal”, en *Diario Oficial de la Federación*, 14 de abril de 1942, consultado en dof.gob.mx.

“Resolución que declara caducas las concesiones otorgadas para la construcción y explotación del Sistema de Tranvías del Distrito Federal”, en *Diario Oficial de la Federación*, 6 de agosto de 1946, consultado en dof.gob.mx.

“Reglamento de tránsito del Estado de Jalisco”, consultado en congreso.jalisco.gob.mx/biblioteca-virtual

El Informador, consultado en Hemeroteca Digital El Informador en hemeroteca.informador.mx.

El Tranviario. Periódico quincenal de orientación proletaria. (Fondos hemerográficos, Biblioteca Pública del Estado de Jalisco).

Mediateca digital, Instituto Nacional de Antropología e Historia. [Mediateca INAH | El repositorio digital de acceso abierto del Instituto Nacional de Antropología e Historia de México](http://MediatecaINAH.ElRepositorioDigitaldeAccesoAbiertoDelInstitutoNacionaldeAntropologiaeHistoriadeMexico)

Bibliográficas

Aguilar, V. (2001). “La sociedad cooperativa moderna”, en *Revista mexicana de derecho*, no. 2, 2001. Consultado en biblio.juridicas.unam.mx.

Aldana, M. (coordinador). (1987). *Jalisco desde la Revolución*, v. 1. Guadalajara: Gobierno de Jalisco / Universidad de Guadalajara

Álvarez, J. y Lazarín, J. (2000) *La Compañía de Tranvías de México (1907-1910)*. Tesis de licenciatura. México: Universidad Autónoma Metropolitana.

Alvizo, C. (2020) *Sobre rieles y ruedas. Historia del transporte público en Guadalajara (1874-1954)*. Zapopan: El Colegio de Jalisco.

Alvizo, C. (2013) “Los tranviarios de Guadalajara: su lucha sindical”, en *Letras Históricas*, no. 8, primavera-verano 2013, pp.185-208.

Araiza, M. et. Al. (1989). *Reglamentos, ordenanzas y disposiciones para el buen gobierno de la Ciudad de Guadalajara, tomo II, 1733-1900*. Guadalajara, H. Ayuntamiento de Guadalajara (Archivo Municipal).

Barcelata, H. (1997) “Intervencionismo estatal y economía mixta”, en *Economía*, no. 1, vol. 1, enero-marzo 1997, Xalapa, Facultad de Economía UV.

Barenstein, J. (1982). *La gestión de empresas públicas en México*. México, CIDE / IPN.

Bartolomé, I. y Ferreira, A. (2019). “Los primeros cincuenta años de la electrificación urbana y la experimentación en los negocios internacionales”, en *V Simposio internacional de la historia de la electrificación*, Évora, 6-11 de mayo de 2019. Consultado en Research Gate.

Bizberg, I. (1990). *Estado y sindicalismo en México*, México, El Colegio de México

Bizberg, I., “La crisis del corporativismo mexicano”, en *Foro Internacional*, vol. 30, no. 4, abril-junio 1990.

Bortz, J. y Águila, M. (2014). *México y el mundo del trabajo: ensayos sobre trabajadores, líderes y gánsters*. México, CONACULTA.

Cárdenas, E. (1987). *La industrialización mexicana durante la Gran Depresión*, México, El Colegio de México.

Bussola (2008). “Empresas de electricidad de SOFINA en Buenos Aires y Lisboa en la primera mitad del siglo XX”, en *XXI Jornadas de Historia Económica*, Buenos Aires, Asociación Argentina de Historia Económica.

Cárdenas, E. (1994). *La hacienda pública y la política económica. 1929-1958*. México, Fondo de Cultura Económica / El Colegio de México.

Carrillo, A. y García, S. (1983). *Las empresas públicas en México*, México, Miguel Ángel Porrúa.

Castillo, S. y Vila, W. (2015). “La Empresa de Transportes Colectivos del Estado en Santiago y Valparaíso. Política pública e impactos urbanos durante el desarrollismo, 1953-1960”, en *Revista Tiempo Histórico*, Año 6, No. 11, junio-diciembre 2015, pp. 93-119.

Celis, L. (2009). “Lázaro Cárdenas, la formación del sindicato petrolero y la expropiación petrolera (1935-1938)” en Varios Autores, *Lázaro Cárdenas: Modelo y legado, vol. II*, México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México.

Corona, L. (2005). *Historia Económica de México. La tecnología, siglos XVI al XX*. México, Océano / UNAM.

David, D. (1999). *El Leviatán urbano. La Ciudad de México en el siglo XX*. México, Fondo de Cultura Económica.

De la Torre, E. (1959). “La capital y sus primeros medios de transporte: la prehistoria de los tranvías”, *Historia mexicana*, vol. 9, no. 2, pp. 215-248.

De la Torre, E. (2018). “Notas para el estudio del trabajo y de las comunicaciones en México. La Compañía de Tranvías y las luchas obreras, 1900-1945”, en *Ernesto de la Torre Villar, 1917-2009. Textos imprescindibles*. México, UNAM / Instituto de Investigaciones Históricas.

Drinot, P. y Knight, A. (coordinadores). (2015). *La gran depresión en América Latina*. México, Fondo de Cultura Económica.

Elizondo, C. (2017). “Liberalismo y estatismo en la Constitución de 1917” en Esquivel, G., Salazar, P., Ibarra, F. (coordinadores) *Cien ensayos para el Centenario. Constitución política de los Estados Unidos Mexicanos. Tomo IV: Estudios políticos*, México, UNAM.

Escobar, S. (2021). *El camino obrero. Historia del sindicalismo mexicano, 1907-2017*. México, Fondo de Cultura Económica.

Fronjosa, E. (2011), “El estatismo como cultura en los países latinoamericanos”, en *Cuadernos unimetanos*, no. 28, diciembre 2011, Universidad Metropolitana.

García, J. (1994), *Historia económica de la empresa moderna*, Madrid, Ediciones Istmo

García, A. (2015). “La primera manifestación de la electricidad en la Ciudad de México: el alumbrado público y privado. 1881-1921.” México: III Simposio internacional de historia de la electrificación.

Hernández, A. (1979). *Historia de la revolución mexicana, vol. 16. La mecánica cardenista*. México, El Colegio de México.

Jáuregui, L. (2005) *Los transportes, siglos XVI al XX* en Semo, E. (coordinador). *Historia Económica de México*, México: Editorial Océano.

Kaplan, M. et. Al. (1988). *Regulación jurídica del intervencionismo estatal en México*. México, Fondo de Cultura Económica.

Krauze, E., Meyer, J., Reyes, C. (2006). *Historia de la Revolución Mexicana, 1921-1928, vol. 10. La reconstrucción económica*. México, El Colegio de México.

Kuntz, S. (1995). *Empresa extranjera y mercado interno*, México, El Colegio de México

Kuntz, S. (coordinadora) (2010). *Historia económica general de México. De la Colonia a nuestros días*, México, El Colegio de México.

Leal, J. (1975). *México: estado, burocracia y sindicatos*. México, Ediciones el Caballito.

Leidenberger, G. (2004). “¿Por qué desaparecieron los tranvías? La competencia entre dos medios de transporte en la Ciudad de México, 1900-1970”, en Rodríguez, A. y Tamayo, S. *Los últimos cien años, los próximos cien*, México, Universidad Autónoma Metropolitana.

Leidenberger, G. (2011). *La historia viaja en tranvía. El transporte público y la cultura política de la ciudad de México*. México: Universidad Autónoma Metropolitana.

Lettieri, M. (2014). “Los tentáculos del pulpo: la Alianza de Camioneros y la formación de la política de transporte, 1934-1958” en Rojas, L. y Deeds, S. *México a la luz de sus revoluciones, vol. 2*. México, El Colegio de México.

Liehr, R. y Leidenberger, G. (2006) “El paso de una free standing company a una empresa pública: Mexican Light and Power y Mexico Tramways, 1902-1960” en Kuntz, S. y Pietschmann, H. *México y la economía atlántica (siglos XVIII-XX)*, México, El Colegio de México.

Lóyzaga, O. (2012). “Acerca del contrato colectivo”, en *Alegatos. Revista Jurídica de la Universidad Autónoma Metropolitana*, no. 81.

Ludlow, L. y Marichal, C. (1998). *Un siglo de deuda pública en México*. México, Instituto Mora / El Colegio de Michoacán / El Colegio de San Luis / Instituto de Investigaciones Históricas UNAM.

Macías, C. (compilador), (1988), *Plutarco Elías Calles. Pensamiento político y social. Antología (1913-1936)*, México, Fondo de Cultura Económica, Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana, Fideicomiso Archivos Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca

Marichal, C. (coordinador) (1995). *Las inversiones extranjeras en América Latina, 1850-1930*. México, Fondo de Cultura Económica / El Colegio de México.

Morrison, A. (sin fecha). *The Tramways of Mexico*. Disponible en [THE TRAMWAYS OF MEXICO \(tramz.com\)](http://THE TRAMWAYS OF MEXICO (tramz.com)) Consultado el 27 de marzo de 2021.

North, D. (1984), *Estructura y cambio en la historia económica*, Madrid, Alianza Editorial.

Olabarri, I. (1992), “Qué historia comparada”, en *Studia Historica- Historia contemporánea*, vol. X-XI, Salamanca, Universidad de Salamanca, pp. 33-75.

Pacheco, L. (2019). “La línea que viene del centro. Influencia federal en la construcción del sistema eléctrico jalisciense (1885-1909). Évora, V Simposio Internacional de la Historia de la Electrificación.

Ramos, M. (2010). “El impacto de la Revolución Mexicana en la Compañía de Tranvías de México, S. A.” México: Segundo Congreso Latinoamericano de Historia Económica.

- Robles, G. (1943). *La industrialización en Iberoamérica*, México, El Colegio de México
- Rodríguez, J. y Navarro, B. (1999). *El transporte urbano de pasajeros de la Ciudad de México en el siglo XX*. México, Universidad Nacional Autónoma de México.
- Rodríguez, M. (1980). Los tranviarios en los años veinte: sus luchas e incorporación al aparato estatal. *Estudios de Historia Moderna y Contemporánea de México*, 8(8).
- Rodríguez, M. (1980). *Los tranviarios y el anarquismo en México, 1920-1925*, Puebla, Universidad Autónoma de Puebla.
- Rodríguez, A. (1996). *La experiencia olvidada. El ayuntamiento de México: política y gobierno, 1876-1912*. México, El Colegio de México.
- Romero, M. (1997). *La industria mexicana y su historia, siglos XVIII, XIX y XX*, México, UNAM.
- Ruiz, J. (1982). *Sistema económico, planificación y empresa pública en México*. México, UAM-Azcapotzalco.
- Romero, M. (2016) *La industria mexicana y su historia. Siglos XVIII, XIX y XX*, México, UNAM, (versión electrónica).
- Sánchez-Mejorada, C. (2004). “El conflicto obrero-patronal y la estatización del servicio de tranvías en el Distrito Federal (1940-1952)”, en *Sociológica*, año 19, número 55, mayo-agosto de 2004, pp. 155-198.
- Sartori, G. y Morlino, L. (1994). *La comparación en las ciencias sociales*, Madrid, Alianza Editorial
- Szanyi, M. (2019), *Seeking the best master. State ownership in the varieties of capitalism*, Budapest, Central European University Press
- Toninelli, P. (2008), “From private to public to private again: a long-term perspective on nationalization”, en *Análise social*, vol. 43, no. 189, pp. 675-692. Instituto de Ciências Sociais da Universidad de Lisboa.
- Urquidi, V. (2008). *Ensayos sobre economía*, México, El Colegio de México.
- Valdaliso, J. y López, S. (2003) “Empresas, emprendedores y monopolistas en las rupturas industriales de dos fines de siglo”, *Cuadernos de economía y dirección de la empresa*, no. 17, pp. 17-44.
- Valencia, A. (2002) “El dominio de la electricidad” en *Revista Facultad de Ingeniería Universidad de Antioquia*, no. 25, pp. 149-161.
- Valencia, A. (2017). *El descarrilamiento de un sueño. Historia de Ferrocarriles Nacionales de México, 1919-1949*. México, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero / El Colegio de México.
- Valerio, S. (2006). “Empresas, tranvías y alumbrado público. La Compañía Eléctrica e Irrigadora del Lago de Chapala” en Romero, Contreras y Méndez, *Poder público y poder privado. Gobiernos, empresarios y empresas. 1880-1980*. México, UNAM, p. 233-291.
- Veeser, C. (2013). “A forgotten instrument of global capitalism? International Concessions, 1870-1930”, en *The International History Review*, vol. 35, no. 5 (October 2013), pp. 1136-1155. Consultado en línea en jstor.org.
- Womack, J. (2007). *Posición estratégica y fuerza obrera. Hacia una nueva historia de los movimientos obreros*. México, El Colegio de México / Fondo de Cultura Económica.