

# UACM

Universidad Autónoma  
de la Ciudad de México

*Nada humano me es ajeno*

Licenciatura en Historia y Sociedad Contemporánea

Tranvías, tranviarios y anarcosindicalismo en la  
ciudad de México, 1900-1925: la decadencia de un  
sistema de transporte

Trabajo recepcional que para obtener el título de  
Licenciada en Historia y Sociedad Contemporánea

Presenta

Auhitzotl González Legorreta

Director del trabajo recepcional  
Maestro Ernesto Aréchiga Córdoba

México D.F. Octubre de 2010

## SISTEMA BIBLIOTECARIO DE INFORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN



## UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE LA CIUDAD DE MÉXICO COORDINACIÓN ACADÉMICA

### RESTRICCIONES DE USO PARA LAS TESIS DIGITALES

### DERECHOS RESERVADOS<sup>©</sup>

La presente obra y cada uno de sus elementos está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor; por la Ley de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México, así como lo dispuesto por el Estatuto General Orgánico de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México; del mismo modo por lo establecido en el Acuerdo por el cual se aprueba la Norma mediante la que se Modifican, Adicionan y Derogan Diversas Disposiciones del Estatuto Orgánico de la Universidad de la Ciudad de México, aprobado por el Consejo de Gobierno el 29 de enero de 2002, con el objeto de definir las atribuciones de las diferentes unidades que forman la estructura de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México como organismo público autónomo y lo establecido en el Reglamento de Titulación de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México.

Por lo que el uso de su contenido, así como cada una de las partes que lo integran y que están bajo la tutela de la Ley Federal de Derecho de Autor, obliga a quien haga uso de la presente obra a considerar que solo lo realizará si es para fines educativos, académicos, de investigación o informativos y se compromete a citar esta fuente, así como a su autor ó autores. Por lo tanto, queda prohibida su reproducción total o parcial y cualquier uso diferente a los ya mencionados, los cuales serán reclamados por el titular de los derechos y sancionados conforme a la legislación aplicable.

## **Dedicatoria**

A Dios por que siempre ha estado a mi lado

A mi Papá Gustavo González por su amor.

A mi mamá Carmen y a mi abuelita Delfina por ser siempre un ejemplo de lucha y honestidad. Para ellas todo mi cariño y respeto.

A mis hermanos Jonathan, Penélope, Iván y Pepe mis compañeros de vida.

A mis sobrinos Marcos y Gustavo por su cariño.

A mi familia "Legorreta" Maricela, Luci, Leti, Esteban y anexas, por quererme y demostrármelo siempre.

A mis amigos Ahremí, Rosa, Fermín por apoyo en los buenos y malos momentos durante la licenciatura y también en el ámbito personal.

A la Maestra Susana Nava por ser ejemplo y aliciente durante toda la carrera.

A mis amigos de Letras Habladas por su enseñanza de vida.

Quiero agradecer especialmente al Maestro Ernesto Aréchiga por su apoyo y orientación para elaborar este trabajo, pero sobre todo por su amistad. Del mismo modo mi reconocimiento para la Maestra Maria Elena Torres, quien siempre me motivo con sus comentarios.

Al Doctor Mario Barbosa, a la Doctora Daniela Marino, al Maestro Ariel Arnal y a la Doctora Marcela Dávalos por su gentil lectura para este trabajo.

A Ramón Aureliano por sus comentarios y por facilitarme el material iconográfico.

A la Maestra Esther Vázquez Ramírez a quien agradezco haberme interesado por la historia.

Al Maestro Massimo Modonesi por fortalecer mi conciencia histórica. Al Maestro Claudio Albertani por haberme facilitado su basta bibliografía sobre anarcosindicalismo.

Finalmente agradezco a la Universidad Autónoma de la Ciudad de México, mi casa de estudios por haberme brindado un lugar para en sus aulas.

## Índice

<b>Introducción.</b>	3
<b>Capítulo 1. Los tranvías en la ciudad de México.</b>	8
1.1 Industrialización y transporte.	9
1.2 Crecimiento de la ciudad de México.	11
1.3 Los tranvías en la ciudad de México.	14
1.4 Los tres tipos de tranvías.	19
1.4.1 Los tranvías de mulitas o de tracción de sangre.	19
1.4.2 Tranvías de vapor.	24
1.4.3 Tranvías eléctricos.	25
1.5 Los distintos actores en el declive de los tranvías.	30
1.6 Conclusiones.	34
<b>Capítulo 2. La evolución del Movimiento Obrero Mexicano.</b>	36
2.1 La evolución del movimiento obrero en México, su importancia para la política nacional y el peso del anarcosindicalismo.	36
2.1.1 Gremios.	36
2.1.2 Mutualismo.	37
2.2 El movimiento obrero durante la Revolución Mexicana.	43
2.3 La constitución de 1917.	48
2.4 La política obrera del grupo sonora.	51
2.5 Conclusiones.	60
<b>Capítulo 3. Organización sindical del gremio tranviario y el importante papel de su tendencia anarcosindicalista.</b>	64
3.1 Evolución y combatividad de la organización tranviaria.	65
3.2 La primera huelga tranviaria liderada por la Sociedad Mutualista de Empleados de Tranvías de la Ciudad de México (SMETCM).	66
3.3 La Escuela Racionalista y su influencia dentro del anarcosindicalismo en México.	73

3.4 El papel del gremio tranviario dentro de la Casa del Obrero Mundial.	77
3.5 El peso político de la incautación de la Compañía de Tranvías para la administración carrancista.	81
3.6 La carestía de la ciudad de México en 1915.	82
3.7 Las consecuencias políticas de 1915.	86
3.8 La huelga general de 1916.	89
3.9 Devolución de la compañía de tranvías.	95
3.10 La huelga de 1920.	100
3.11 Conclusiones.	103
<b>Capítulo 4. La inserción del gremio tranviario y de la Confederación General de Trabajadores al aparato estatal.</b>	<b>107</b>
4.1 Los tranviarios en la presidencia de Obregón.	107
4.2 La huelga de 1922.	109
4.3 La huelga de 1923.	111
4.4 La fundación CGT y su relación con el gobierno obregonista.	116
4.3 Fin del anarcosindicalismo tranviario y de la CGT.	122
4.4 La huelga de 1925.	124
4.5 Conclusiones.	128
<b>Epílogo</b>	<b>130</b>
<b>Conclusiones finales</b>	<b>137</b>
<b>Bibliografía final</b>	<b>140</b>

## **Introducción**

Mi interés por conocer las circunstancias que provocaron el debilitamiento de los tranvías en la ciudad de México, surgió durante el seminario de Historia de la ciudad de México en cual se examinaron entre otras cosas, cuáles fueron los principales medios de transporte durante la segunda mitad del siglo XIX y principios del siglo XX. Fue también allí donde escuché por primera vez los términos “tracción de sangre” y “tranvía de mulitas”.

Al observar el panorama actual de la ciudad de México me fue difícil imaginar que en ella se tendió una vasta red de vías en su interior y que a través de ésta circularon los tranvías, principal medio de transporte de la ciudad durante la segunda mitad del siglo XIX y la primera mitad del siglo XX. La primera pregunta que me hice entonces fue ¿por qué desaparecieron los tranvías?

Mi primera hipótesis giró en torno a que los tranvías se habían vuelto obsoletos y que ante ello, los camiones los habían reemplazado como el principal medio de transporte dentro de la ciudad de México.

Para darle sustento, comencé a leer la bibliografía disponible sobre el tema encontrando obras como las de Jorge Alfredo Robles Gómez quien detalla la huelga tranviaria acontecida en 1911 y las obras de Joel Álvarez de la Borda y Martín Ramos García. En ambos autores se retrata la historia de los tranvías y la importancia de la Compañía de Tranvías de México además de abordar el tema de la tendencia anarcosindicalista que imperaba entre el gremio tranviario. Fue precisamente al leer sobre este tema cuando fue evidente que el debilitamiento de los tranvías tenía un trasfondo mucho más amplio en el que se entretajían la historia sindical, la historia del anarcosindicalismo y la historia de las políticas laborales establecidas a partir del nuevo orden emergido tras la revolución.

Entonces llevé a cabo una búsqueda bibliográfica más cuidadosa que incluyó las bibliotecas “Ernesto de la Torre Villar”, “Daniel Cosío Villegas”,

“Biblioteca Central” y la biblioteca de la UAM Iztapalapa. En dichas bibliotecas encontré, entre otras, las obras de Barry Carr, Françoise R Chassen de López, John Hart. M, Jacinto Huitrón y Rosendo Salazar. Tras realizar su lectura pude ampliar mi panorama sobre la importancia del anarcosindicalismo dentro del sindicalismo independiente en México.

Por fortuna también pude conocer los trabajos de Miguel Rodríguez, quien enfoca su estudio en la manera en que influyó el anarcosindicalismo en el gremio tranviario. Otro tema tratado en los trabajos de Rodríguez son los movimientos huelguísticos suscitados al interior de la Compañía de Tranvías de México. Estas lecturas me dieron la pauta para realizar una nueva búsqueda en diversas fuentes, enfocando mi atención hacia la relación tan estrecha que había entre el gremio tranviario y la tendencia anarcosindicalista, además de buscar fuentes que reflejaran la manera en que el gobierno encaró las huelgas tranviarias. Supe también que sería necesario estudiar la historia del movimiento obrero en México, pues los tranviarios habían tenido un importante papel en él. Esta segunda búsqueda me llevó a conocer las obras de Belinda Arteaga Castillo, Guillermina Baena Paz, Antonio Betancourt Pérez, Javier Lazarín y Georg Leidenberger, donde encontré importantes argumentos para comprender mi tema de estudio.

En este proceso de búsqueda pretendí consultar el Archivo Histórico del Sistema de Transporte Eléctrico (AHSTE), pero no tuve la suerte de localizarlo. En un primer momento supuse que éste se encontraba en las instalaciones del Sindicato de Tranviarios, cuya dirección es Municipio Libre, colonia Andrés Tetepilco. Empero, al visitar dichas instalaciones me dijeron que el archivo había sido enviado al Archivo General de la Nación (AGN), y que allí podía encontrar la información requerida. Al no tener éxito en la búsqueda asistí al Archivo Histórico del Distrito Federal (AHDF) pero, los documentos del (AHSTE) tampoco se encontraban allí. Durante todo el tiempo que duró la investigación, indagué en las pistas que se me proporcionaban para encontrar la localización de dicho archivo, pero no tuve la fortuna de encontrarlo.

Durante mis consultas al AGN, al AHDF, a la Hemeroteca Nacional y la Hemeroteca de la “Biblioteca Lerdo de Tejada”, donde debo decir que se me dieron todas las facilidades para acceder a los materiales así como orientación sobre la localización de los mismos, encontré expedientes y noticias muy importantes que, ampliaron mi panorama para poder comprender el proceso de debilitamiento de los tranvías. Una vez consultados todos los materiales a los que tuve acceso, fue necesario crear una nueva hipótesis que trata de mostrar que el declive de los tranvías obedeció entre otras causas al interés gubernamental por terminar con la tendencia anarcosindicalista y el sindicalismo independiente, ambos representados por el gremio tranviario.

Cabe señalar que entiendo por declive un proceso largo, que para el caso de los tranvías comienza en la segunda década del siglo XX y que culmina en los años setenta del mismo. Empero, mi periodo de estudio concluye en 1925, ya que para entonces los tranvías habían dejado de ser el transporte por excelencia de la ciudad de México cediendo este importante papel a los camiones.

En mi trabajo recepcional muestro la manera en que la propia Compañía de Tranvías de México apoyada por el gobierno implementó los camiones en la ciudad de México dando inicio a una época que, a la larga, llevaría al predominio absoluto de los automotores como sistema de transporte acompañado del paulatino abandono del sistema de tranvías. Desde esta perspectiva, este trabajo se diferencia de las obras de Miguel Rodríguez y de Georg Leidenberger, pues el primero centra su estudio en la tendencia anarcosindicalista del gremio tranviario, así como sus luchas durante los años veinte y la inserción del sindicalismo tranviario en el movimiento obrero mexicano. En tanto Leidenberger trata el tema del transporte urbano en la ciudad de México, resaltando su importancia en la cultura política, el urbanismo, la formación del Estado en la historia social.

Para demostrar mi hipótesis decidí elaborar cuatro capítulos.

En el primero analizo la manera en que la industrialización y el crecimiento de la ciudad de México durante la segunda mitad del siglo XIX exigieron el desarrollo de un sistema de transporte rápido y eficaz, que permitiera la movilización de personas y mercancías en el menor tiempo posible. En este capítulo demuestro también, la manera en que se implementaron los tres tipos de tranvías que circularon por la ciudad de México, la manera en que todas ellas alternaron, las rutas que cubrían y su importancia dentro de la dinámica citadina. Doy además una breve introducción sobre el papel del gremio tranviario y su ideología anarcosindicalista.

En el segundo capítulo elaboré un breve esbozo sobre la evolución del Movimiento Obrero Mexicano, en el cual incluí: Gremios, Mutualismo, sindicalismo, el movimiento obrero durante la Revolución Mexicana, La constitución de 1917 y la política obrera del grupo Sonora. En él, enfatizo sobre la propia evolución de la tendencia anarcosindicalista en el Movimiento Obrero Mexicano.

En el tercer capítulo detallo los ideales de la escuela racionalista, mismos que serían retomados por los anarcosindicalistas. Analizo las causas de las huelgas acontecidas entre el período 1911-1920 al interior de la Compañía de Tranvías de México y muestro la manera agresiva en que el gobierno actuó en contra del gremio tranviario sobre todo por que atentaba en contra del sindicalismo oficialista o clientelar, algo que los gobiernos posrevolucionarios no se podían permitir. El importante papel del gremio tranviario dentro de organizaciones como la Casa del Obrero Mundial (COM) y la Confederación General de Trabajadores (CGT), donde la tendencia predominante fue el anarcosindicalismo es retomado en este apartado. En este capítulo muestro también, el paulatino debilitamiento del gremio tranviario y de la tendencia anarcosindicalista, algo que se hace evidente cuando los tranvías pierden su capacidad de cambiar la dinámica citadina.

En el cuarto capítulo analizo el papel del gremio tranviario durante la presidencia de Obregón. Este periodo es de gran importancia si se considera que fue durante la administración obregonista cuando los tranviarios sufrieron una serie de represalias que terminaron por debilitarlo e insertarlo al aparato estatal. Cabe señalar que al igual que el gremio tranviario, la única confederación que aún se mantenía alejada del sindicalismo oficial era la CGT por lo cual fue amedrentada y debilitada hasta conseguir su incorporación. Ante ello, el capítulo también da cuenta del debilitamiento e inserción de ésta a la principal central del sindicalismo oficial la Confederación Regional de Obrera Mexicana (CROM). Retomo además, el tema del surgimiento de los camiones como medio de transporte masivo en la ciudad de México y la manera en que fueron apoyados por el gobierno.

Con los argumentos desarrollados en estos cuatro capítulos, pretendo demostrar que el debilitamiento de los tranvías y su paulatina desaparición del contexto ciudadano puede explicarse, en parte, como un interés político de controlar al movimiento obrero eliminando a las organizaciones que se opusieran al sindicalismo oficial y no sólo como la necesidad de desarrollar un transporte más moderno, rápido y eficaz, acorde a una ciudad capital en proceso de crecimiento y modernización.

## Capítulo 1

Estas cosas hermosas porque así yo las vi,  
ya no están en mi tierra ya no están más aquí,  
hoy mi México es bello, como nunca lo fue,  
pero cuando era niño tenía mi México un no se qué.<sup>1</sup>

### Los tranvías en la ciudad de México

Los medios de transporte han tenido un papel muy importante dentro de la historia de la humanidad, su objetivo ha sido facilitar la vida del hombre, ya sea transportando mercancías o desplazando personas de un lugar a otro de manera cómoda.

Los transportes estuvieron representados, en un primer momento, sólo por los animales de carga para luego dar paso a los carruajes, antecesores directos del tranvía. Los carruajes tuvieron gran importancia durante la época pre-industrial pues, representaron el principal medio de transporte tanto mercantil como personal. Con la Revolución Industrial el carruaje pasó a ser obsoleto y se hizo necesario "modernizar" el transporte. En algunos casos se implementaron los tranvías de "tracción de sangre" mientras que en otros se usaron tranvías de vapor con la intención de llevar a cabo la modernización, representando lo moderno y lo próspero.

En México, este transporte fue bien recibido ya que otorgaba status al país igualándolo, al menos en ese aspecto, con países como Francia e Inglaterra, además de que hizo más ágil la dinámica citadina. Los tranvías eran vistos como un símbolo de la modernización. Mientras comenzaron a tenderse vías que atravesaban a la ciudad y la conectaban con otras poblaciones del Valle de México, se mantuvo en uso un sistema de transporte mucho más antiguo y tradicional.

Aunque no forma parte de nuestro tema principal, es importante mencionar que debido a su composición geográfica, nuestra capital tuvo que

---

<sup>1</sup> Chava Flores. Mi México de ayer. México, 1954.

hacer uso de transportes acuáticos como las trajineras, mismas que circulaban por el amplio sistema de canales que existían en el Valle de México.

Tranvías y trajineras convivieron durante décadas como los medios de transporte más utilizados por la población de la capital.

Aunque hoy nos es difícil imaginarlo, un sistema de transporte heredado del pasado prehispánico y muy importante durante el siglo XIX fueron los transportes acuáticos: canoas, barcas y trajineras que transportaban productos del campo y pesados materiales de construcción, impulsados por remos y pértigas desde los pueblos circunvecinos como Chalco, Iztacalco, Mixquic, Tlahuac y Xochimilco, a través de una cada vez más escasa red de canales y acequias, para surtir los mercados del Parián y la Plaza del Volador.”<sup>2</sup>

Después de la Revolución Mexicana, sin embargo, los transportes acuáticos perdieron importancia en la medida en que se fueron cegando canales y se aceleró el proceso de desecación. La navegación en el Valle de México quedó recluida a los reducidos cuerpos lacustres y la red de canales que se mantuvieron al sur, en Xochimilco y Tláhuac. En cambio los tranvías subsistieron por más tiempo durante el siglo XX, conectando a las distintas poblaciones del Distrito Federal con la antigua Ciudad de México, convertida en el centro del cual partían y al cual llegaban todos los tranvías. No obstante, su importancia relativa como medio de transporte fue en disminución, la red dejó de crecer y las inversiones en este ramo se estancaron, mientras los autobuses fueron imponiendo su dominio cada vez más tanto por el número de rutas como por el número de pasajeros transportados. En este trabajo abordaremos la historia del tranvía y de los tranviarios pues, como se verá más adelante ambos fueron de gran importancia en la historia de la ciudad de México y del Movimiento Obrero Mexicano.

## **Industrialización y transporte**

La Revolución Industrial se produjo en Inglaterra durante la segunda mitad del siglo XVIII. Este suceso trajo consigo grandes cambios estructurales y

---

<sup>2</sup>Hugo Betancourt. “Caminos y transportes en el siglo XIX” en, Mario Barbosa y Salomón González (Coordinadores). *Problemas de la urbanización en el valle de México 1810-1910. Un homenaje visual en la celebración de los centenarios*, México, UAM, 2009. p. 196.

cambió la concepción de ver el mundo como señala Eric Hobsbawm: la revolución industrial significa que un día se "liberó de sus cadenas al poder productivo de las sociedades humanas, que desde entonces se hicieron capaces de una constante, rápida y hasta el presente ilimitada multitud de hombres, de bienes y servicios."<sup>3</sup>

Durante un primer momento, si bien se llevaron a cabo avances técnicos no hubo impulso tecnológico. La situación cambió a partir de la invención de la máquina de vapor, misma que sería el antecedente tanto de los ferrocarriles como de los tranvías.

Estas invenciones dieron un giro enorme en la dinámica económica y productiva de las naciones, dado que todo fue más fácil y rápido de producir así como de transportar. Los primeros países que tendieron grandes redes ferroviarias y tranviarias dentro de sus territorios fueron Francia e Inglaterra convirtiéndose así en símbolo de prosperidad y modernidad.

Los efectos de la Revolución Industrial llegarían a la ciudad de México produciendo efectos semejantes. "La reducción revolucionaria del tiempo y el costo de la circulación de las mercancías acentuaron la importancia de la capital como el principal centro comercial nacional e internacional."<sup>4</sup>

Este fenómeno provocó así, la necesidad de un transporte terrestre mucho más eficiente que los carruajes. "Era necesario para el desarrollo del capitalismo un mejoramiento sustancial en el sistema de transporte, de tal suerte que se garantizará una reducción del período de circulación de las mercancías y, al mismo tiempo, una reducción de su valor."<sup>5</sup>

Los trenes fueron la respuesta a esta necesidad para el transporte a grandes distancias entre distintas poblaciones, conectando a las ciudades entre sí o a las áreas de producción con los puertos de exportación e importación. En el ámbito urbano, los tranvías fueron el medio adoptado para transportar personas y mercancías de un modo rápido y eficiente.

---

<sup>3</sup>Eric Hobsbawm, " La revolución industrial", en *La era de la revolución*, Barcelona, Critica, 2003. p. 36.

<sup>4</sup>Gustavo Garza. El proceso de industrialización en la ciudad de México, México, El Colegio de México, 1985. pp. 107 y 108.

<sup>5</sup>Ibid. p. 105.

En México los primeros ferrocarriles fueron introducidos bajo el gobierno de Benito Juárez, con la construcción de las vías que unían a la Ciudad de México con el puerto de Veracruz. Bajo el gobierno de Porfirio Díaz la red ferroviaria creció a nivel nacional, conectando entre sí a las principales ciudades del país y estableciendo rutas hacia los puertos y hacia los Estados Unidos para la importación y exportación de mercancías.

En las ciudades y especialmente en la capital mexicana, los gobiernos impulsaron sobremanera el desarrollo de los tranvías a partir de la segunda mitad del siglo XIX. El transporte tranviario también tuvo su época de mayor auge durante el Porfiriato.<sup>6</sup>

Ante tal situación, el gobierno mexicano impulsó sobremanera la implementación de los tranvías, pues consideraba que realizar esta acción, no sólo significaría un cambio rápido de sus medios de transporte, sino que además le conferiría el estatus necesario para estar, al menos en ese aspecto, al nivel de las ciudades modernas del mundo.

Como señala Mario Camarena, “el cambio abarcó también “la naturaleza de la ciudad y transformó sus espacios. El entorno rural también fue alcanzado por esta nueva expresión de la modernidad, alteró la ecología y la marcó con su presencia.”<sup>7</sup> Otro factor muy importante que influyó en la implementación de los tranvías en la Ciudad de México fue el crecimiento de la mancha urbana desatado tras el proceso de desamortización de bienes eclesiásticos.

## **Crecimiento de la ciudad de México.**

La desamortización de bienes comunales y eclesiásticos que se llevó a cabo a partir de los años de 1850-1860, se caracterizó por dar fin a las corporaciones que existían en la Ciudad de México, dando así paso a la individualidad del ciudadano y a la propiedad privada.

---

<sup>6</sup> John Coatsworth elabora un detallado trabajo sobre la importancia económica que tuvieron los trenes durante el porfiriato. John Coatsworth, *El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato. Crecimiento contra desarrollo*, México, Ediciones Era, 1984.

<sup>7</sup> Mario Camarena. “El tranvía en época de cambio”, en *Historias* 27. octubre de 1991- Marzo 1992. p.141.

Si bien es cierto que la desamortización produjo el fin de la hegemonía eclesiástica en materia de propiedad territorial en la ciudad de México, también significó la posibilidad de hacer crecer a la Ciudad más allá de la traza original. Este proceso no había sido posible anteriormente, pues se debe recordar que "La ciudad era un orden impuesto, la expresión más contundente de una norma acatada, concreción inequívoca de un acto de autoridad y para efectos prácticos, inmediatos, la mejor de las sedes".<sup>8</sup> La traza era un límite que no podía ser traspasado, pues en su interior existía una cuadrícula casi perfecta, símbolo de belleza e inspiradora de admiración colocándola, según algunos cronistas de la época, entre las más bellas del mundo.

La desamortización vino entonces a romper con el orden establecido, reorganizó y sujetó a la ciudad a un "nuevo orden general que expresa a la naciente sociedad secular en una nueva fisonomía urbana. La demolición de edificios eclesiásticos y las numerosas transmisiones de propiedad posibilitaron cambios importantes en la estructura vial y edilicia de la ciudad."<sup>9</sup>

Esta fractura representó también la posibilidad de violentar la traza original para dar paso a la ampliación de la ciudad, esto fue posible gracias a "la aplicación de la Ley de desamortización que [...] permitió romper con el antiguo cinturón que delimitaba la ciudad y se inició un profundo cambio en cuanto a las dimensiones y las características de su planta".<sup>10</sup>

Tratando de evitar algún tipo de reacción por parte del clero como de los feligreses, el gobierno liberal de Benito Juárez García en el año de 1861 decidió abrir calles y avenidas a través de lo que habían sido conventos o propiedades eclesiásticas. La primera calle se abrió a través del convento e iglesia de San

---

<sup>8</sup>Esteban Sánchez De Tagle. *Los dueños de la calle. Una historia de la vía pública en la época colonial*, México, INAH, Departamento del Distrito Federal, 1988.p.20.

<sup>9</sup>María Dolores Morales. "Espacio, propiedad y órganos de poder" en *Ciudad de México. Instituciones, actores sociales y conflicto político*, Carlos Illanes y Ariel Rodríguez Kuri (compiladores), México, El Colegio de Michoacán, UAM, 1996.p. 190.

<sup>10</sup> Hira de Gortari y Regina Hernández Franyuti *La Ciudad de México y el Distrito Federal. Una historia compartida*, México, Departamento del Distrito Federal, Instituto Mora, 1988, p. 60.

Bernardino derribando los coros de monjas. La segunda dividió el convento de las capuchinas.<sup>11</sup>

Otro factor que promovió el crecimiento de la ciudad de México fue el decreto del gobierno emitido el 16 de febrero de 1854, pues si bien en él se marcaban los límites del Distrito Federal, se debe precisar que para entonces la ciudad de México había dejado de ser la ciudad que cubría sólo el primer cuadro y una área muy pequeña de sus alrededores. Ésta era para entonces la superficie geográfica que comprendía el primer cuadro y las áreas conurbadas, las cuales se especifican en el decreto antes mencionado y del cual recuperamos el siguiente fragmento:

Febrero 16 de 1854. Decreto del gobierno. Se declara la comprensión del Distrito de México.

Ministerio de Gobernación. S.A.S. el general presidente se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

Antonio López de Santa Anna. etc., sabed: Que en uso de las facultades que la nación se ha servido conferirme, he tenido a bien decretar lo siguiente:

Art. 1. El Distrito de México de extenderá hasta las poblaciones que expresa este decreto, y á cuantas aldeas, fincas, ranchos, terrenos y demás puntos estén comprendidos en los límites, demarcaciones y pertenencias de las poblaciones mencionadas. Por el Norte próximamente, hasta el pueblo de San Cristóbal Ecatepec inclusive; por el N.O. Tlanepantla; por el Poniente los Remedios, San Bartolo, Santa Fé; por el S.O. desde el límite oriental de Huisquilucan (sic), Mixcoac, San Angel (sic) y Coyoacan (sic); por el Sur Tlalpam (sic); por el S.E. Tepepa, Xochimilco é Ixtapalapa; por el Oriente el Peñón Viejo, y entre ese rumbo, el N.E. y N., hasta la medida de las aguas del lago de Texcoco.<sup>12</sup>

De esta manera, al crecer el número de habitantes de la ciudad, ésta creció también. En el período comprendido entre la segunda mitad del siglo XIX y la primera mitad del siglo XX, se dieron grandes cambios tanto en la traza como en la población de la ciudad. El área de la ciudad que en 1858 era de 8.5 Km<sup>2</sup>, se amplió hasta llegar a 40.5 Km<sup>2</sup> en 1910 y su población pasó de 200 mil habitantes a 471 mil.<sup>13</sup>

---

<sup>11</sup> María Dolores Morales. *Op. Cit.* p. 188.

<sup>12</sup> Manuel Dublan y José Ma. Lozano. "Límites del Distrito de México (1854)" en, *Memoria y encuentros: La ciudad de México y el Distrito Federal (1824-1928)*, Hira de Gortari Rabiela y Regina Hernández Franyuti (compiladores), Tomo I, México, Departamento del Distrito Federal. Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1988. p. 126.

<sup>13</sup> María Dolores Morales. *Op. Cit.* p. 61.

Al ampliarse la ciudad, se hizo necesaria la creación de nuevas vialidades, tales como el Paseo de la Reforma. A la par surgiría la necesidad de un medio de transporte, más rápido y eficiente que los carruajes o el transporte acuático. "El crecimiento demográfico y las necesidades de movilidad provocaron su modernización, [del transporte] es decir, su modificación conforme a los avances tecnológicos para hacerlos más eficientes y funcionales".<sup>14</sup>

## Los tranvías en la ciudad de México

Varios fueron los visionarios que intentaron conseguir las concesiones necesarias para establecer los tranvías en la ciudad de México, ante las autoridades del Ayuntamiento. El primero de ellos fue el conde De la Cortina quien solicitó la concesión para poner en circulación la línea México-Tacubaya.

La solicitud fue elaborada en el año de 1853 y refiere que la ruta correría por las calzadas de los Insurgentes y de los Gachupines. No obstante, el conde De la Cortina junto a Manuel Escardón, Luis Zomesa Vyreal, Juan de Orbedozo y N. del Barri, obtuvieron la concesión hasta el año de 1858.<sup>15</sup>

El segundo en solicitar una concesión fue José Luis Hameken, cuya solicitud está fechada el 13 de agosto de 1856. Es de resaltar que Hameken obtuvo la concesión ese mismo año en que la solicitó, a diferencia del conde De la Cortina quien tuvo que esperar 5 años para obtenerla, para entonces la ruta ya estaba monopolizada por Hameken.

En el permiso otorgado a éste se incluían las siguientes disposiciones:

El supremo gobierno concede a José Luis Hameken la autorización para construir el ferrocarril a Tacubaya, la cual correría desde la calzada de las armas. En esta autorización se le condiciona a:

No obstruir el libre tránsito, alinear no sólo el tramo de las vías sino toda la calle.

Limpia de las atarjeas.

Mantenimiento a la calle, colocar fontanería, pagar el costo que traigan consigo los accidentes.<sup>16</sup>

---

<sup>14</sup> Joel Álvarez de la Borda. *Cien años de transporte eléctrico en la ciudad de México*, México, Quinta del agua, México, 2000. p.9.

<sup>15</sup> Archivo Histórico del Distrito Federal (en adelante AHDF), Fondo ayuntamiento, Volumen 1038, Expediente 2.

<sup>16</sup> AHDF. Fondo Ayuntamiento, Volumen 1038. Expediente. 2.

Las siguientes dos rutas en inaugurarse fueron las rutas México- Villa de Guadalupe inaugurada en julio de 1857, que si bien fue concebida como parte del ferrocarril a Veracruz, dio servicio suburbano a este importante sitio durante muchos años.<sup>17</sup> La tercera línea, se inauguró el día primero de enero de 1858 y partía de la calle de San Andrés, hoy Tacuba para finalizar hasta la calle Real en Tacubaya.<sup>18</sup>

La inauguración de estas líneas estuvo precedida, como ya se ha dicho, por el proceso de desamortización, lo cual demuestra que el crecimiento de la Ciudad crearía la necesidad de modernizar el transporte dando paso a la era de los tranvías.

Haremos un paréntesis para señalar la manera en que las rutas de los tranvías circulaban dentro y fuera de la ciudad. Empezaremos por mencionar que las rutas se dividían en urbanas y suburbanas, en las primeras los tranvías eran movidos por mulas, en tanto que las segundas utilizaban el vapor para moverse. La dinámica consistía en transportar a los pasajeros dentro de la ciudad ayudados por la tracción de sangre, y una vez llegando a los límites de esta, el tranvía era enganchado a la locomotora de vapor que se encargaba de llevarlos a su destino. Ante ello se debe entender que los tres tipos de tranvías (de mulitas, de vapor y más tarde los eléctricos) convivieron durante mucho tiempo.

En 1908 las líneas foráneas (suburbanas) y urbanas eran las siguientes: Foráneas: San Angel, Tlalpam (sic), Xochimilco, Tizapan, Tacubaya, Mixcoac Piedad, Panteón Dolores, Azcapotzalco, Tacuba, Guadalupe, Panteón Español, Tlalnepantla, Peñón e Iztapalapa. Urbanas: Colonia, Juárez Loreto, Roma, San Rafael, Guerrero, Santa María, Don Toribio y Santiago, Zaragoza, Peralvillo y Belén, Martínez de la Torre, Penitenciaría, Niño Perdido, Escalerillas, Granada, Vanegas, Loreto y Escuela de tiro.<sup>19</sup>

---

<sup>17</sup> *Ibid.* p. 10.

<sup>18</sup> Martín Ramos García. *Los caminos del fierro en el Distrito Federal: desde los ferrocarriles urbanos hasta los tranvías eléctricos 1858-1920*, México, UAM Iztapalapa, 1993. p. 23.

<sup>19</sup> Hira de Gortari y Regina Hernández Franyuti. Memoria y encuentros: *La ciudad de México y el*

Para seguir fomentando el crecimiento de las líneas tranviarias, el gobierno hizo grandes concesiones a las empresas que se encargaban de tender las redes tranviarias. Una de las más importantes concesiones fue la exención del pago de impuestos por la importación de maquinaria y demás efectos necesarios para su obra.<sup>20</sup> Este impulso permitió la expansión de las líneas tranviarias y por ende la rentabilidad de las mismas, razón por la cual ningún empresario dudó en invertir en esta empresa siempre que le fue posible.

La ruta Tacuba-Azcapotzalco fue inaugurada en 1880, dicho acontecimiento no pasó desapercibido por la municipalidad, quien se encargó de anunciar mediante volantes la inauguración de ésta. En la propaganda se puede leer:

Marzo 11 de 1880

Invitación a la inauguración de Azcapotzalco.

El domingo 14 del corriente debe tener lugar la inauguración de la vía férrea que debe unir las municipalidades de Tacuba con esta villa.<sup>21</sup>

El tendido de las redes se extendió de modo tal que durante la década de 1890 la red tranviaria llegaba hasta poblaciones vecinas como Azcapotzalco, Mixcoac, San Ángel, Iztapalapa, Tacuba, Tlanepantla, Guadalupe Hidalgo, entre otras.<sup>22</sup>

Ya para 1900 la red se había ampliado en un 50%, aunando rutas como la de Xochimilco inaugurada en el año de 1910. Cabe señalar la importancia de esta ruta, cuya finalidad fue fomentar el turismo del lugar en el porfiriato. "Durante este periodo, según las crónicas de la época, fue más común la presencia de los miembros de las élites y turistas que iban a practicar deportes como el canotaje o la natación."<sup>23</sup> Por ello no es de extrañar que esta ruta tranviaria fuera desde sus inicios eléctrica, pues si ya Don Porfirio había logrado

---

*Distrito Federa 1824-1928*, Tomo II, México, D.D.F. Instituto de investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1988. pp. 262,263 y 264.

<sup>20</sup> Martín Ramos García. *Op. Cit.* p. 23

<sup>21</sup> AHDF, Municipalidades, Azcapotzalco, Volumen 1040. Expediente 94. Marzo 11 de 1880.

<sup>22</sup> Joel Álvarez de la Borda, Cien años... *Op. Cit* p. 13.

<sup>23</sup> Mario Barbosa Cruz " Entre naturales, ajenos y avecindados. Crecimiento urbano en Xochimilco, 1929-2004" en María Eugenia Terrones (coord.) *A la orilla del agua. Política, Urbanización y Medio Ambiente, Historia de Xochimilco en el siglo XX*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Mora, 2004. p. 158.

traer pedacitos de Europa en colonias como la Roma, por qué no traer un pedacito de Venecia y sobre todo por qué no hacer accesible y cómodo el viaje hacía Xochimilco.

En 1922 el aumento era aún más considerable, pues las rutas tendieron a extenderse por toda la Ciudad, Las rutas eléctricas eran: Aviación, Colonia, Condesa-Jalapa, Correo-Roma, Don Toribio, Guerrero, Hospital Juárez, Martínez de la Torre, Penitenciaría, Peralvillo-Insurgentes, Rastro-Viga, Roma y anexas, Santa María y anexas, San Rafael y anexas, Zaragoza, Atzacapozalco (sic), Colonia del Valle, Coyoacán, Dolores, Guadalupe, Iztapalapa, La Venta, Mixcoac, Panteón español, Peñón, Piedad, San Ángel y anexas, Tacuba, Tacubaya, Tizapán, Tlalpan, Tulyehualco y Xochimilco. Mientras que las rutas de tracción de sangre eran: Granada, Atzacapozalco - Tlanepantla y Tlalpan- San Fernando.<sup>24</sup>

Un punto que es importante señalar, es que no todas las rutas cambiaron de igual manera, es decir no todas dejaron de ser de "tracción de sangre" o vapor para convertirse en eléctricas. Ello debido a que había puntos de la ciudad que se veían privilegiados por el gobierno, principalmente lugares que eran pequeños pedazos de Europa en la ciudad de México. El progreso se repartió de manera desigual. Por el norte, por el Oriente y por el Sur el progreso era poco o nulo, mientras que el progreso se extendió hacia el Poniente y Suroeste, en colonias como Santa María, San Rafael, Juárez, Roma y Condesa. Siendo las dos últimas fueron verdaderos pedazos de Europa.<sup>25</sup> Ver imagen I.1

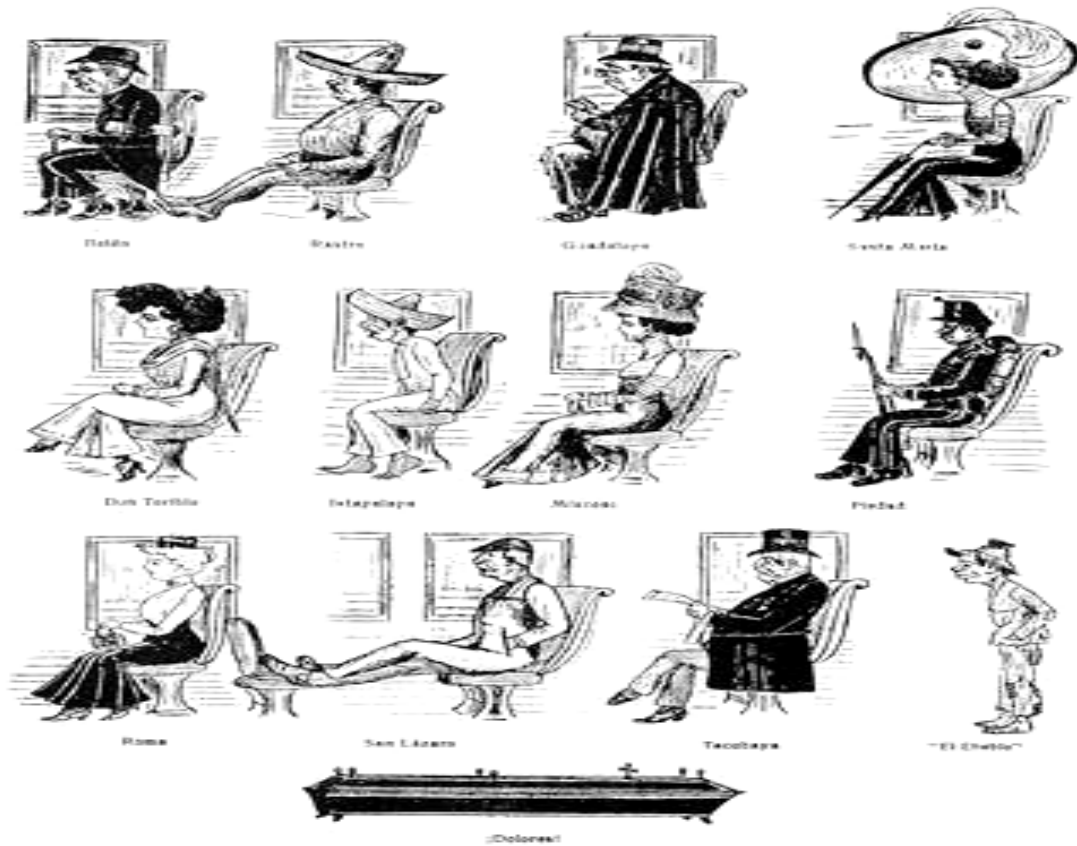
---

<sup>24</sup> *Guía Oficial del Sistema de Tranvías de México*. México D.F., Departamento de publicidad, 1922.pp. III y IV.

<sup>25</sup> Ernesto Aréchiga Córdoba. *Tepito: del antiguo barrio de indios al arrabal Historia de una urbanización inacabada, 1868-1929*, México, Unios, Colección sábado Distrito Federal, 2003.

## ¿QUÉ TREN TOMA USTED?

(DE NUESTRO DIBUJANTE J. VILLALOBOS G.)



I.1 Esta desigualdad se notaba incluso en el tipo de usuarios que utilizaban las diversas rutas de tranvías. “¿Qué tren toma usted?”, en Revista *Frivolidades*. Año 1. Núm.8. México, 20 de febrero de 1910. p. 14. En orden de izquierda a derecha, bajo las imágenes se lee: Belén, Rastro, Guadalupe, Santa Marta, Don Toribio, Iztapalapa, Mixcoac, Piedad, Roma, San Lázaro, Tacubaya, “El chivatito”, Dolores.

De este modo se puede entender por qué rutas como Granada, Atzacapozalco - Tlanepantla y Tlalpan-San Fernando fueran todavía de tracción de sangre en 1922, mientras que otras como la de Xochimilco o la Roma hubieran dejado de serlo o más aún que hubieran nacido como líneas de tranvía eléctricas.

A continuación hablaremos de los tres tipos de tranvías que circularon por la ciudad de México durante aquella época.

## Los tres tipos de tranvías

### Los tranvías de mulitas o de tracción de sangre.

A pesar de su austera tecnología, lograron modificar la estructura de la ciudad, consiguieron reducir el tiempo de traslado y pudieron convertirse en el principal medio de transporte, tanto para el pueblo como de las clases altas.

Aunque su velocidad no excedía los 10 km/h, representaron graves problemas para los capitalinos, pues si bien estaban acostumbrados a los descuidados y muchas veces descorteses cocheros, la velocidad de los tranvías era superior.

El tranvía de tracción de sangre tenía más o menos la siguiente composición: un vagón de aproximadamente 12 metros de largo, tirado por dos mulitas, mismas que eran dirigidas por un cochero que guiaba sus pasos.

El servicio que prestaban estos tranvías era controlado en 1869 por la Compañía de Ferrocarriles del Distrito Federal. Esta compañía era propietaria de 300 carros de pasajeros, 80 para carga, 40 carretones, 2600 mulas y caballos y 30 carros fúnebres.<sup>26</sup>

Cabe mencionar que los tranvías prestaban diversos servicios siendo tres los principales: transporte de pasajeros, transporte de carga y carroza fúnebre. Ver imagen 1.2 El primero de ellos estaba diseñado para transportar cómodamente a los pasajeros, el segundo era sólo una plataforma donde se colocaban los productos que se habrían de transportar y el tercero era también una plataforma pero adaptada de tal manera que cumpliera con la función que tenía destinada. "Además del transporte de pasajeros: cargaban bienes y mercancías de empresas privadas, y materiales y escombros de obras públicas para el gobierno local por toda el área metropolitana."<sup>27</sup>

---

<sup>26</sup> Joel Álvarez de la Borda. Cien Años... Op. Cit. pp. 13 y 14.

<sup>27</sup> Hugo Betancourt. Op. Cit. pp. 213 y 124.



I.2 Uno de los principales servicios que desempeñaban los tranvías era el de transportar los cadáveres hacia su última morada. En la imagen se observa un tranvía de mulitas tipo "plataforma", comúnmente usado como transporte fúnebre, en este caso, para personas pobres. Existían carros fúnebres de lujo, cerrados y adornados, para quien podía pagarlos.. Library of Congress. [Bodies of dead men loaded on a cart in a Mexican town]. 3c36387. Between 1913 and 1920.

Los tranvías de "mulitas" lograron mantener cierto aire de familiaridad entre los pasajeros que los abordaban, pues muchas veces el cochero tenía muy bien ubicadas a las personas que abordaban y la hora en que lo hacían.

Al respecto Casasola señala que incluso:

Los tranvías tenían una costumbre muy arraigada: la de hacer paradas a media calle o donde se les venga en gana. Los habitantes de la ciudad de México sabían que al pasar el tranvía frente a su casa, nada más se asomaban por el balcón y les decían que les esperaran. Pacientemente el pasaje tenía que esperar a que acabaran los retrasados de arreglar sus asuntos para abordar el tranvía y continuar su marcha. Y cuando se conocía al conductor se le solicitaban algunos encarguitos que serían entregados al regreso del recorrido.<sup>28</sup>

También la familiaridad se daba entre los pasajeros pues sabían quiénes eran sus compañeros de viaje y guardaban familiaridad y cortesía entre ellos.

Los usuarios se encontraban ya tan familiarizados con los tranvías de tracción de sangre que incluso transportaban animales y muebles, por lo que se hizo necesaria la creación de un reglamento, que regulara el funcionamiento de los tranvías. Éste fue publicado el 4 de febrero de 1871 y señalaba:

Aviso del gobierno sobre el reglamento para los tranvías.

- 1.- En ningún caso se permitirá en el interior de los vagones, mayor número personas que el que los asientos que contenga cada uno.
  - 2.- Las empresas anunciarán por medio de carteles la hora de partida de los trenes.
  - 3.- No se transportarán muebles ni bultos pesados.
  - 4.- La velocidad no podrá exceder la producida por el trote de las mulas.
  - 5.- Por ningún motivo se detendrá en las encrucijadas de las calles.
- Firma: Nicolás Islas Bustamante.<sup>29</sup>

Sin embargo, el constante incremento de la población, la imparable ampliación de la ciudad, las fallas técnicas y el alto costo en el mantenimiento de los tranvías de tracción de sangre, ocasionaron la necesidad de otro tipo de tracción para los tranvías. "Los carros [tranvías de mulitas] por lo general se desplazaban a una velocidad de 10 km/h y las fallas técnicas como los descarrilamientos dependían en gran medida de las condiciones del clima y en las fuerzas del animal que solamente podía arrastrar los carros un promedio de

---

<sup>28</sup> *Apud.* Gustavo Casasola. Efeméridades ilustradas del México de ayer, México, Archivo Casasola. P. 291, en Mario Camarena. *Op. Cit.* p. 146.

<sup>29</sup> AHDF. Ayuntamiento, Trenes, Volumen 1038. Expediente. 34. 4 de febrero de 1871.

4 o 5 horas y luego eran cambiados, además demandaban gran cantidad de alimentos y cuidados".<sup>30</sup>

Debido a estas razones y a la necesidad de tener un transporte más rápido, los tranvías de mulitas, aunque no todos como ya se ha mencionado, se volvieron obsoletos y fueron reemplazados, dando paso a los tranvías de vapor y más tarde a los eléctricos.

La última línea de tranvía de mulitas dejó de funcionar fue la de Granada en el año de 1932, misma que, según la Guía Oficial de Tranvías de 1922, partía de la esquina de las calles del Carmen con la Avenida Guatemala- antes Santa Teresa- continuaba por esta última, dando vuelta a la izquierda para recorrer la 1ª calle de Loreto, plaza del mismo nombre y la 1ª y 2ª de Rodríguez Puebla, en donde daba vuelta sobre la izquierda, para seguir por la 4ª y 3ª de las Moras; después tomaba hacia la derecha entrando a la 5ª del Carmen, plaza del mismo nombre y la 1ª y 3ª de Aztecas, dando vuelta a la izquierda para seguir por la 2ª de Bartolomé y finalmente hacia la 3ª de Granada, siendo esta última su paradero.<sup>31</sup> Como puede observar, la calle de Granada así como las del resto del itinerario, correspondían a las zonas de la ciudad donde el progreso fue escaso, la ruta comprendía el barrio de Tepito, una zona calificada como marginal desde siempre. Es probable que, ello representara una de las razones por las que la desaparición del tranvía de mulitas en esta ruta se diera hasta ya muy entrado el siglo XX.

El fin de este servicio fue anunciado mediante pequeños volantes, en los cuales se podía leer la siguiente leyenda:

"AVISO. Se pone en conocimiento del público que con autorización de la Secretaria de Comunicaciones y Obras Públicas, desde el día 25 del presente mes se suprimirá el servicio de la línea de GRANADA. México, 10 de noviembre de 1932. Cía. De Tranvías de México, S. A."<sup>32</sup>

---

<sup>30</sup> George W. Hilton y Jonh F. Due. *Electric interurban in America*, Stanford Universitv Press, Stanford, 1960. p. 4.

<sup>31</sup> Guía Oficial del Sistema de Tranvías de México. *Op. Cit.* p. 63.

<sup>32</sup> Joel Álvarez de la Borda, Cien años... *Op. Cit.* p. 15.

Los diarios la habían dado a conocer diez días antes de su cierre, por lo que los vecinos protestaron pero sin poder lograr nada. Durante la última corrida del tranvía de Granada, el conductor y el caballerango se vistieron de luto:

Don Pedro [el conductor] que lloraba amargamente y acariciaba a las mulas les decía: - Adiós mi Prieta: ya no sentirás la punta del chicote y tú Paloma, ya no oirás la letanía... Subió al tren, lo puso en marcha; mucha gente y chamacos se fueron a dejarlo a la "Indianilla" sin pagar el diez.<sup>33</sup>

Los usuarios y vecinos de la ruta Granada se reunieron para dar el último adiós al tranvía de mulitas, el día 10 de noviembre del año señalado. Se adornó al tranvía de mulitas fúnebremente y un charro vestido de negro lo condujo a los patios de Indianilla que le sirvieron de cementerio.<sup>34</sup> Cabe señalar que Indianilla fue un lugar muy importante, pues fungió por muchos años como el garaje de los tranvías. "Era Indianilla un barrio polvoriento y triste enclavado en la "Colonia de los Doctores". [...] Lo más importante del barrio de la Indianilla eran unas enormes y oscuras edificaciones, con techo de dos aguas, en las que se guardaban todos los tranvías eléctricos, una vez que los motoristas habían cumplido su jornada."<sup>35</sup> ver imagen I.3

A partir de esta crónica, es viable preguntarse si hoy en día los pasajeros de algún tipo de transporte público se reúnen para darle el último adiós. La respuesta indudablemente es no. Ello es producto de la modernización pues como señala Marshall Berman: "[La modernidad] nos promete aventuras, poder, transformación de nosotros y del mundo y que, al mismo tiempo, amenaza con destruir todo lo que tenemos, todo lo que sabemos, todo lo que somos. [Es el proceso en el cual] todo lo sólido se desvanece en el aire."<sup>36</sup>

---

<sup>33</sup> Rosa Lechuga de Bustamante, *Barios de México. Tepito- Indianilla- Provincia*, México, Fomento por la Cultura, 1954. pp. 37 y 38.

<sup>34</sup> Joel Álvarez de la Borda. *Op. Cit.* p.15.

<sup>35</sup> Luis Vega y Monroy. *Crónicas nostálgicas* (Estampas de la ciudad de México), México, editorial JUS México, 1979. p. 8.

<sup>36</sup> Marshall Berman, *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*, México, Siglo XXI Editores, 13ª edición, 2001. [Traducción de Andrea Morales Vidal] p. 1.



I.3 En la imagen, el funeral del tranvía de mulitas de la ruta Granada. Es muy probable que Don Pedro, el doliente conductor, se encontrara entre los personajes retratados en esta fotografía. "Estudiantes en su último viaje en el tranvía de mulas". Ciudad de México, 1932. Fototeca INHA. Fondo Casasola.

### **Tranvías de vapor.**

El mecanismo de los tranvías de vapor asemejaba al del ferrocarril de vapor. Su funcionamiento fue más eficiente que el de tracción de sangre, puesto que tenía más rendimiento y más capacidad para transportar pasajeros de un lugar a otro. La rapidez con la que circulaban daba lugar a accidentes, pues las personas aun no estaban acostumbradas a su velocidad.

Según Hugo Betancourt, esta y otras circunstancias provocaron la creación de un servicio mixto donde el tranvía de mulitas circulaba al interior de la ciudad, en tanto que el de vapor lo hacía en la periferia:

Pese a la notable ventaja de los modernos ferrocarriles por su mayor velocidad y capacidad, también ocasionaron molestias a los habitantes de la ciudad, acostumbrados al servicio de los tradicionales carros tirados por bestias. Por un lado estaba el abundante humo que producía su maquinaria y por otro lado los numerosos accidentes que provocaban los rieles al paso de coches y personas. Estos prejuicios promovieron la creación de un transporte mixto, tirado por caballos dentro del primer cuadro y por máquina saliendo de la ciudad.<sup>37</sup>

Aunado a ello, fueron constantes los reclamos de la ciudadanía por los daños que el tranvía de vapor ocasionaba en sus viviendas. Una de estas quejas fue interpuesta por los vecinos de la calle Providencia pues a través de ella circulaba la ruta México-Tacubaya. Ver imagen I.4 En la queja dirigida al ayuntamiento, los vecinos se declaraban en contra de las “locomotoras.” Manifestaban “que el brusco movimiento de los tranvías ocasionaba daños a sus propiedades.”<sup>38</sup>

Es muy probable que dichos movimientos no ocasionaran daños graves, empero tuvieron que pasar años para que la población se acostumbrara a la velocidad de este tipo de tranvías.

Empero, la velocidad del tranvía de vapor sería superada por el tranvía eléctrico del cual hablaremos a continuación.

### **Tranvías eléctricos.**

El tranvía eléctrico representó el punto final de la evolución de los tranvías. La primera línea fue inaugurada en el año de 1900, bajo la dictadura del general Porfirio Díaz, quien como es sabido hizo todo lo que estuvo a su alcance para afrancesar y modernizar la Ciudad de México.

La implementación de la electricidad, al igual que en el resto de las ciudades del mundo, significó para la capital un gran impulso económico, lo que

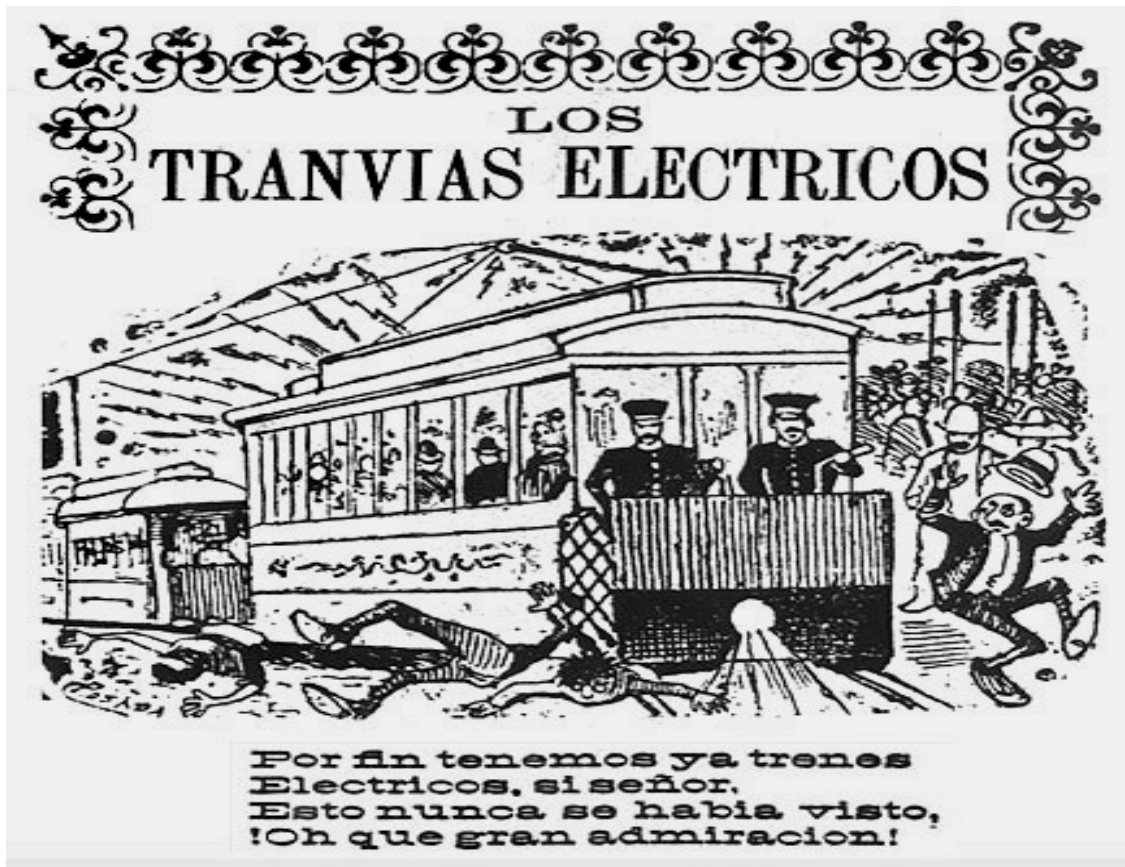
---

<sup>37</sup> Hugo Betancourt. *Op. Cit.* pp. 211 y 212

<sup>38</sup> AHDF, Ayuntamiento, Trenes, Volumen 1038. Expediente. 19. 24 de abril de 1869.

favoreció la evolución de diversos sectores entre los que se encontraba el tranvía, que durante este periodo vivía su mayor auge pues representaba el más importante y eficiente medio de transporte.

Para la última década del siglo XIX, los sectores que utilizaban de manera significativa la electricidad eran la industria textil y los tranvías. Siendo los últimos los más favorecidos por este tipo de energía, ya que la tracción eléctrica significó menos gastos de explotación comparada con la tracción animal o la de vapor.



1.4 Como en su momento sucedió con los tranvías de vapor, los modernos tranvías eléctricos estimularon el descontento y la queja entre los habitantes de la ciudad, pues no estaban acostumbrados a la velocidad de éstos, lo que provocaba múltiples atropellamientos como el que se observa en el grabado. José Guadalupe Posadas. “Los tranvías eléctricos”.

Los tranvías eléctricos lograron transportar una mayor cantidad de pasajeros en menos tiempo y con mucho más ganancia económica pues, como

ya se ha mencionado, los tranvías de mulitas demandaban gran atención hacia los animales, además de representar grandes gastos comparados con éstos.

Algo que es importante mencionar, es que la gestión para adquirir la maquinaria así como la autorización del gobierno federal para instalar este tipo de tranvías había comenzado ya desde 1898, dicho permiso se obtuvo el 25 de julio de ese mismo año y a partir de entonces comenzaron las obras de electrificación necesarias.

Un antiguo trabajador de la compañía [de tranvías] recordaba: se ordenó la ejecución de las obras de renovación de vías y de material para la introducción de transporte eléctrico en México. [...] Se vieron ejecutados trabajos de esa naturaleza en las líneas de México a Tacubaya y a la Villa de Guadalupe, así como a Tlalpan, Santa María la Ribera, Colonia Santiago, Don Toribio y San Cosme, con tendencia a prolongarse a Tacubaya y Azcapotzalco, Mixcoac y San Ángel.<sup>39</sup>

Con este testimonio, se puede reafirmar una vez más, que el progreso se repartió de manera desigual, favoreciendo a colonias como San Rafael, Roma, Santa María la Ribera, etc. Ver imagen I.5

Otra clara señal de que el gobierno Federal favorecía la puesta en marcha este tipo de transportes, fue el hecho de que la compañía de Ferrocarriles del Distrito Federal de México S.A. cedió el "derecho exclusivo de usar y explotar todas las líneas de ferrocarriles del Distrito", a la recién creada Compañía Limitada de Tranvías Eléctricos de México S.A., (CTEM), registrada en Londres pero con sede en Toronto, Canadá.<sup>40</sup> Se otorgó una concesión bastante atrayente, que no podía ser desaprovechada por la (CTEM).

La primera línea de tranvías eléctricos fue inaugurada en enero de 1900, bajo la mirada complaciente del presidente Díaz, que aunque no asistió oficialmente a la inauguración, sí envió a altos funcionarios de su gobierno para presenciar el inicio de esta gran obra. Otra línea importante de tranvías eléctricos, fue la de Xochimilco de la que ya hemos hecho mención.

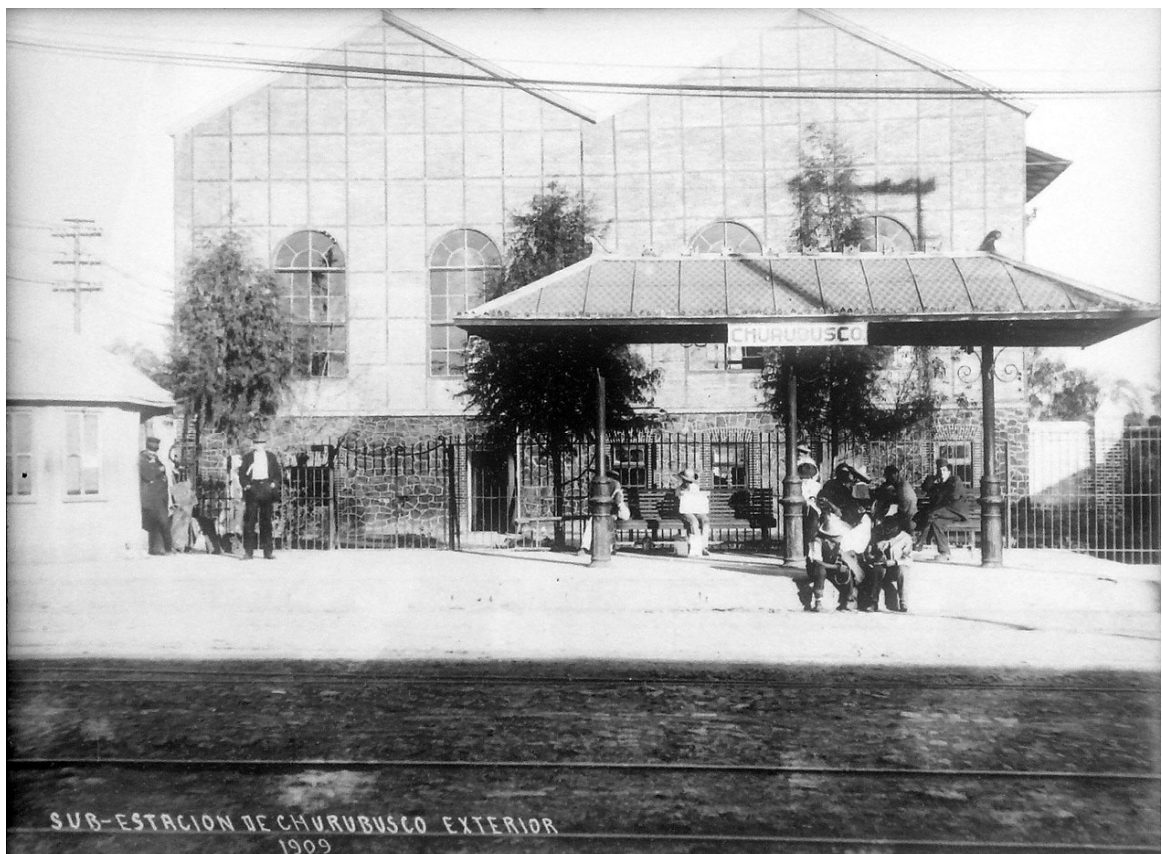
---

<sup>39</sup> Joel Álvarez de la Borda. Cien años... *Op. Cit.* p. 24.

<sup>40</sup> Ariel Rodríguez Kuri. "El ayuntamiento y el servicio de tranvías, 1880-1914" en *La experiencia olvidada. El ayuntamiento de México: política y gobierno, 1876-1912*. México, El colegio de México, Centro de Estudios históricos, Universidad Autónoma Metropolitana, Azcapotzalco, 1996. p. 151.

A diferencia de los tranvías de mulitas, que habían permitido la convivencia y familiaridad entre los usuarios y el conductor, los tranvías de vapor y eléctricos impidieron la convivencia entre sus usuarios, volviéndose indiferentes y anónimos unos de otros.

Esta indiferencia puede comprenderse luego de reflexionar sobre la gran cantidad de pasajeros que transportaban los tranvías eléctricos. Ello debido a la creciente población de la ciudad de México, misma que tenía que recorrer en la mayoría de los casos, largas distancias para llegar hasta sus destinos. Según estadísticas, el crecimiento en el número de pasajeros fue siempre en ascenso. De 1900 a 1910 se pasó de 26,669,888 a 76,333,517 de transportados anualmente. Esta cantidad aumentó en forma considerable, pues ya para el año de 1923 la cifra de usuarios era de 102,321,628.<sup>41</sup>



1.5 Las estaciones del tranvía eléctrico en las colonias de mayor prestigio, fueron diseñadas con gran lujo. Subestación Churubusco de la Compañía de Tranvías Eléctricos, 1909. Archivo de la Dirección de Servicios Técnicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

<sup>41</sup> *Ibid.* p. 163.

Al igual, que en su momento lo habían hecho los tranvías de mulitas, ahora los tranvías eléctricos representaban un cambio en las concepciones de tiempo y movimiento. La guía oficial de tranvías del año 1922, enmarca claramente estos cambios pues señala: "No tome Ud. (sic) los trenes ni se baje de ellos cuando estén en movimiento, pues no siempre se tiene la agilidad necesaria para evitar el peligro de un golpe".<sup>42</sup>

Esta recomendación nos lleva a pensar que se suscitaban accidentes, dado que al no saber calcular la velocidad a la que corrían los tranvías. los pasajeros bajaban de ellos sin tomar las precauciones necesarias. Además, por primera vez se señalaba que los tranvías sólo harían alto en las paradas indicadas sin que hubiera excepción para nadie. Ya desde entonces se trataban de reglamentar las paradas, con la intención de evitar cualquier tipo de problema vial.

Así pues, la historia de los tranvías en cuanto a su evolución tuvo tres etapas; los tranvías de tracción de sangre, tranvías de vapor y los tranvías eléctricos, siendo estos últimos los que tuvieron una mayor existencia y por lo tanto los que han marcado a muchas generaciones, dejando en ellas las más variadas vivencias.

Como ejemplo podemos tomar la experiencia del personaje principal de *La Novela del Tranvía*, quien a lo largo de su recorrido en tranvía va detallando la manera en que se comportan sus compañeros de viaje, los lugares por los que va pasando, etc. Además se cuestiona quién será su vecino y va más allá al preguntarse como serían las hijas de éste. El tiempo que dura el recorrido le permite reflexionar sobre a necesidad de casarse e incluso imaginar la posibilidad de convertirse en el amante casual de una de sus compañeras de viaje.<sup>43</sup>

---

<sup>42</sup> *Guía Oficial del Sistema de Tranvías de México. Op. Cit. p. 4*

<sup>43</sup> Manuel Gutiérrez Nájera. "La novela del tranvía" en *Tranvía*, México, FCE, 2004.

## Los distintos actores en el declive de los tranvías

Ya hemos mencionado los tres tipos de tranvías que circularon por la ciudad de México, ahora es importante reflexionar sobre las personas que se encargaban de hacer funcionar el complejo sistema de las líneas tranviarias y la manera en que influyeron en el debilitamiento de los tranvías.

A continuación mencionaremos a los personajes principales de este proceso: el gobierno, que en lo que concierne a las concesiones de tranvías y a los conflictos laborales que en ésta se suscitaron algunas veces fue representado por el ayuntamiento y en otras ocasiones por el gobierno Federal. Al respecto Ariel Rodríguez Kuri señala que: “efectivamente, unas veces era el ayuntamiento el que aprueba disposiciones sobre las concesiones, en otras veces era el Ejecutivo federal.”<sup>44</sup>

Tratando de entender un poco más en que momento actuó el ayuntamiento y en que momento el gobierno federal mencionaremos que:

Los años inmediatamente anteriores de 1882 resultaron sin duda accidentados en aquello referido a la definición de la autoridad competente que debía administrar y normar los ferrocarriles urbanos. Pero al iniciarse la década de 1880, la ambigüedad de las atribuciones del ayuntamiento y del Ejecutivo federal respecto a los tranvías urbanos comenzó a desaparecer; en un sentido específico. Todo parece indicar que el modelo fundamental, desde un punto de vista político-administrativo, se articuló a partir de ciertos contratos de concesión otorgados por el ejecutivo.<sup>45</sup>

La intervención del gobierno federal a partir de entonces se hizo en algunas ocasiones más visible que en otras. Claro ejemplo fue la intervención directa de Porfirio Díaz en la entrega de concesiones necesarias para que las redes tranviarias se modernizaran y siguieran creciendo, además de que apoyó en todo momento a los representantes de la Compañía de Tranvías de México. De igual modo durante la presidencia carrancista, la incautación de la Compañía de Tranvías mostró la intervención directa del gobierno Federal.

---

<sup>44</sup> Ariel Rodríguez Kuri. *La experiencia olvidada. El ayuntamiento de México: política y gobierno, 1876-1912*. México, UAM Azcapotzalco. El Colegio de México. p. 154.

<sup>45</sup> Ibid. p. 168.

La empresa, la cual se constituyó de otras de menor envergadura. Miguel Rodríguez señala detalladamente la forma en que este proceso se llevo a cabo:

A fines del siglo pasado, la más importante, aunque no la única, era la Compañía Limitada de los Ferrocarriles del Distrito Federal, fundada por don Ramón Guzmán, que transfirió todos sus bienes en activo y en pasivo a la Canadiense Mexico Electric & Tration Limited en 1896. Del mismo modo esta empresa extranjera se hizo cargo, tres años después, de otra compañía de transportes en el Valle, la Compañía de Ferrocarriles del D.F. y posteriormente de la Compañía Mexicana de Tracción de la Compañía de Luz y Fuerza de Pachuca. Al pasar a depender todas estas empresas del consorcio británico-canadiense, cuyo domicilio social se encontraba en Toronto, Canadá, surgió una sola, la México Tramways Company.<sup>46</sup>

El capital de la compañía pertenecía a la firma británico-canadiense S. Pearson & Sons. Ltd., quien poseía también la Light & Power Campany Ltd. La compañía tenía concesiones del gobierno así como ganancias considerables, pero también tenía muchos intereses que proteger.<sup>47</sup>

Los tranviarios, quienes fungieron como un gremio opositor al sindicalismo oficial y que en todo momento trató de apegarse a la tendencia anarcosindicalista como su principal arma de batalla.

Como sucede en la mayoría de los casos, el que una compañía perciba ganancias considerables no significa que sus empleados obtengan salarios proporcionales a éstas. Un claro ejemplo de lo ello se vivió al interior del gremio tranviario pues, los trabajadores de la Compañía de Tranvías de México tuvieron que encarar bajos salarios y malas condiciones laborales.

Otra de las restricciones a las que se enfrentaron los tranviarios, fue a la negativa de la empresa para que formaran un sindicato pues, los representantes de la compañía de tranvías estaban conciente de que al permitir una organización sindical tendrían que encarar grandes obstáculos. No obstante, los tranviarios pudieron constituirse bajo diversas organizaciones obreras, mismas que tuvieron siempre el objetivo de alcanzar mejoras salariales y laborales para

---

<sup>46</sup> Miguel Rodríguez. *Los Tranviarios...*p. 98.

<sup>47</sup>Miguel Rodríguez. *Los tranviarios y el anarcosindicalismo en México (1920-1925)*, Puebla, Universidad Autónoma de Puebla. 1980. pp. 97-99.

éstos.<sup>48</sup> Con el tiempo y debido a las trabas impuestas por el gobierno, el gremio tranviario transitó del anarcosindicalismo al sindicalismo oficial.

Las malas condiciones de trabajo y la inconformidad de los tranviarios tuvieron como consecuencia numerosas huelgas y paros suscitados al interior de la compañía. El cese de actividades de los tranvías dejaría en claro dos cosas: por una parte el importante papel de éstos en la dinámica de la ciudad, la cual incluía como ya lo hemos señalado el abastecimiento y la sanidad de la misma. Por otra parte, la poca disposición de la compañía y del gobierno en el momento de las negociaciones dado que mayoría de las veces culminaban con el uso de rompeshuelgas pues, la tendencia anarquista del sindicato representaba una de las mayores trabas que el sindicalismo oficial debía derribar.

De este modo, se puede comprender por qué el gobierno Federal dio grandes facilidades tanto a particulares como a empresas para que pusieran en circulación los camiones. Es importante resaltar que una de las empresas que más favorecieron la decadencia de los tranvías fue la propia Compañía de Tranvías de México S.A., la cual con el tiempo cambiaría su razón social por la de Compañía de Tranvías y Ómnibus de México S.A.<sup>49</sup>

Ante ello, el debilitamiento de los tranvías debe entenderse como un fenómeno con diversas causas, siendo las principales el crecimiento de la ciudad y la necesidad de un transporte más rápido y eficiente, y la persistencia de la Compañía de Tranvías y del gobierno por terminar con la organización sindical tan contraria a sus intereses.

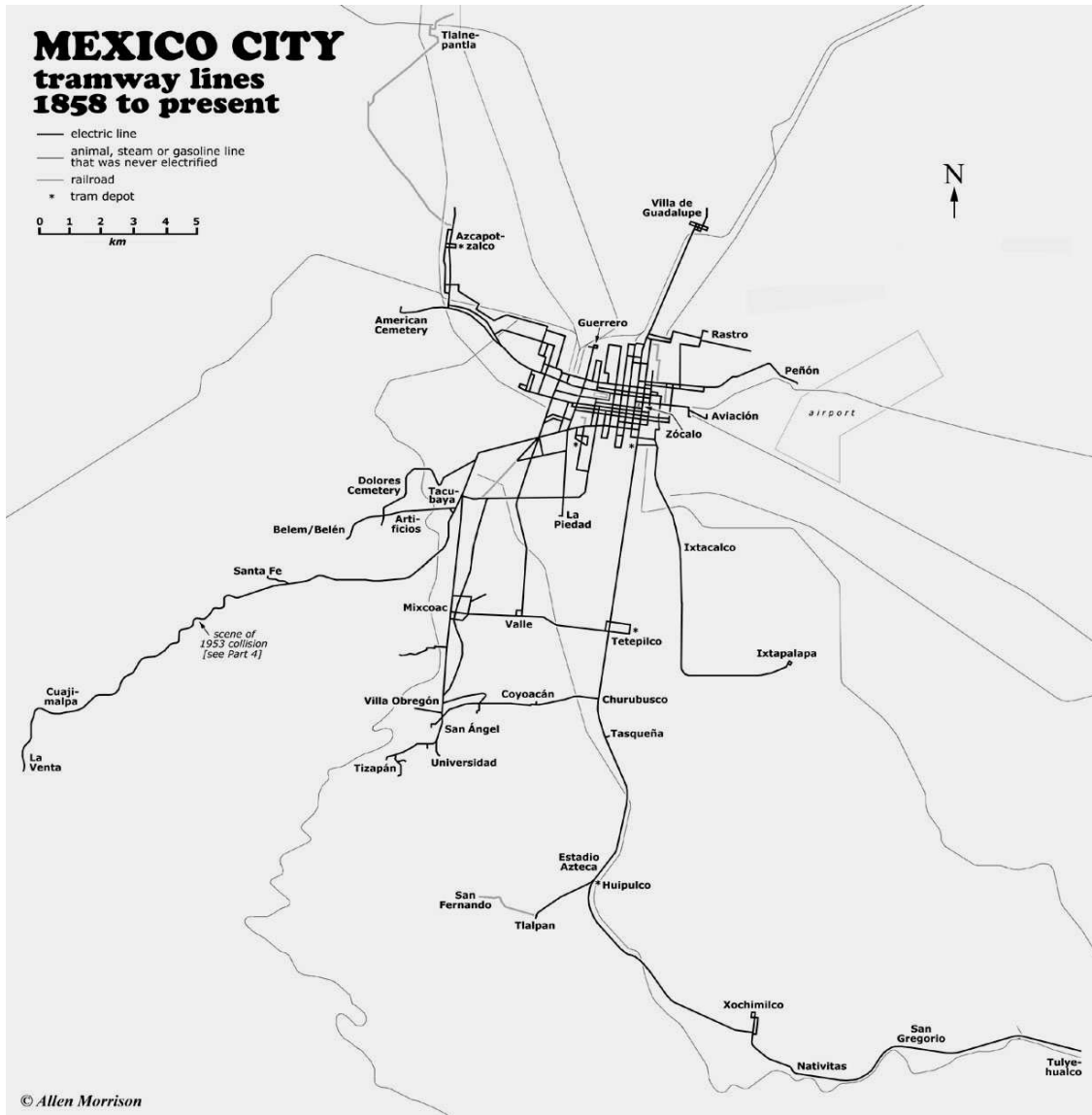
Así pues, el tranvía tuvo una muerte lenta, dejó de ser un transporte moderno mientras avanzaba el siglo XX. Su decadencia comenzó a producirse con la llegada de los camiones (cuya implementación fue ampliamente apoyada

---

<sup>48</sup>En el capítulo 3 detallaremos la manera en que se organizaron los tranviarios y la influencia del sindicato en el cual se aglutinaron.

<sup>49</sup>La sustitución de tranvías por camiones será abordada de una manera más detallada en el capítulo 3.

por el gobierno). Los tranvías "pasaron de ser símbolo de la modernidad a ser símbolo de la ciudad tradicional por siempre perdida."<sup>50</sup>



1.6 Este mapa muestra la manera en que se tendieron "los caminos del hierro" al interior de la ciudad de México. La red tenía un carácter metropolitano que unía a la mayor parte de las poblaciones del Distrito Federal cuando las municipalidades foráneas aún se mantenían muy lejos una de la otra. El tranvía contribuyó a acelerar ese proceso que terminaría por unir todas las poblaciones en una sola y administrativamente por la desaparición del régimen municipal y la creación del Departamento Central (luego DDF) y las delegaciones políticas subordinadas al poder ejecutivo federal. Sitio web de Allen Morrison. Colección particular del Arqueólogo Héctor Lara.

<sup>50</sup> Georg Leidenberger, "¿porqué desaparecieron los tranvías? La competencia entre dos medios de transporte en la ciudad de México: 1910-1930", en *Los últimos cien años. Los próximos cien...*, Ariel Rodríguez Kuri y Sergio Tamayo Flores- Alatorre. México, UAM. 2004. p. 95.

## Conclusiones

La revolución industrial trajo consigo la necesidad de poner en marcha un transporte más rápido y eficiente que los carruajes. Los efectos de ésta llegaron, aunque tarde a México y con ello también la exigencia de implementar los tranvías.

El proceso de desamortización de la ciudad de México permitió expandir la mancha urbana más allá de la traza original. Al crecer la ciudad de México exigió, al igual que los efectos de la revolución industrial, la puesta en marcha de un transporte más rápido y de mayor capacidad que los animales de carga o los carruajes

Los tranvías, según el punto de vista del gobierno mexicano, permitían igualar a la ciudad de México, aunque sólo en materia de transporte, con ciudades tan importantes como Londres y París. Esta fue la razón, por la que el gobierno apoyó a empresas como la Tramways Company.

Hubo tres tipos de tranvías y por largo tiempo los tres tipos convivieron en la ciudad de México. Los primeros fueron los tranvías de tracción de sangre, a pesar de su poco avance tecnológico, representaron un cambio en la percepción de ver el tiempo y el movimiento pues, aunque sólo viajaban a una velocidad de 10 km/h trajo un cambio rápido en la transformación del transporte.

Con el tiempo, los tranvías de tracción de sangre pasaron a ser obsoletos ya que (al compararlos con los tranvías de vapor o eléctricos) implicaban un gran gasto, además de que los animales exigían cuidados y alimento.

Los segundos fueron los tranvías de vapor que eran mucho más rápidos que los de tracción de sangre. Esto les traería el desagrado inicial de la población de la ciudad de México, pues eran constantes los accidentes que provocaban, por lo tanto las quejas de los vecinos eran de igual magnitud.

Los terceros fueron los tranvías eléctricos. Éstos fueron puestos en marcha en el año de 1900, bajo la mirada complaciente de Don Porfirio Díaz, quien hizo todo lo que estuvo a su alcance por afrancesar y modernizar la ciudad de México. El dictador dio, como los anteriores gobiernos, grandes concesiones a las compañías encargadas, de electrificar, tender las nuevas vías, etc.

Al analizar el tendido de las líneas del tranvía eléctrico, es evidente que como el progreso se repartió de manera desigual, dado que colonias como Santa María la Ribera, San Rafael, Roma y Xochimilco, se vieron privilegiadas por ser las primeras en contar, con líneas eléctricas. Mientras que el barrio de Tepito fue el último en dejar de usar el tranvía de mulitas.

El número de pasajeros de los tranvías, fue siempre en aumento, pues durante más de un siglo representaron un importante medio de transporte. Sin embargo, desde la década de 1920 encontraron en los camiones su principal competencia. Finalmente los tranvías se volvieron obsoletos, eran ya los camiones, los que representaban la modernidad.

La tendencia anarcosindicalista de la organización tranviaria representó una de las principales razones por las que los camiones violentaron fácilmente el área de influencia de los tranvías. Con el tiempo, los camiones se posicionarían como el principal medio de transporte de la ciudad de México.

La desaparición de los tranvías, principal medio de transporte desde la segunda mitad del siglo XIX y hasta la segunda mitad del siglo XX, nos deja en claro lo voluble de la modernidad, permitiéndonos reflexionar sobre el papel condescendiente del Estado, pues la moda es dictada de acuerdo a los intereses de las principales empresas capitalistas, quienes cuentan con todo su apoyo. Es así como se generan y cambian los consensos sociales, donde el gobierno y los intereses capitalistas influyen de sobremanera.

## **Capítulo 2**

### **La evolución del Movimiento Obrero Mexicano.**

Los gobiernos posrevolucionarios tuvieron que enfrentar la inestabilidad general que la guerra revolucionaria había generado en el país. El primero de ellos, a cargo de Francisco I. Madero, mostró la necesidad de fijar una alianza con el movimiento obrero pues, al no preocuparse por promulgar alianzas con los distintos grupos obreros, perdió una de sus principales bases de apoyo.

La clase obrera no le perdonó a Madero que hubiera hecho caso omiso a sus demandas ante ello, durante la Decena Trágica la Casa del Obrero Mundial (COM), que ya figuraba como la principal central obrera del país permaneció callada, aunque no indiferente, ante lo sucedido.

Es importante señalar que la COM se regía bajo los estatutos de la ideología anarquista. Una de las principales bases de apoyo con las que la COM contaba estuvo representada por el movimiento tranviario. Más tarde la Confederación General de Trabajadores CGT, heredera de la COM en cuanto a su ideología anarquista y su combatividad en contra del sindicalismo oficial, tendría al igual que la COM en los tranviarios su principal base de apoyo.

Ante ello, el interés de este capítulo será mostrar la evolución del movimiento obrero y más tarde, en otro capítulo, mostrar la evolución del propio movimiento tranviario. Creemos que ello nos permitirá mostrar la combatividad de este sector y la manera en que la Compañía de Tranvías de México y el gobierno hicieron lo necesario para debilitarlo.

### **La evolución del movimiento obrero en México, su importancia para la política nacional y el peso del anarcosindicalismo Gremios**

Durante el siglo XIX los trabajadores de la ciudad de México seguían organizándose bajo formas tradicionales como el gremio. Si bien la Revolución Industrial había logrado fomentar en grandes niveles la industrialización en Inglaterra, la situación en México era muy distinta pues, el sector artesanal producía la mayoría de los bienes que la población de la ciudad requería.

Al ser uno de los sectores con mayor tradición, los gremios tenían muy bien delineada su estratificación interna, siendo el maestro quien tenía la mayor experiencia del oficio.

Sin embargo, la autoridad del maestro no quedaba allí pues, en diversas ocasiones los maestros desempeñaban un papel paternal hacía sus aprendices, siendo claro ejemplo de ello las comparecencias que ciertos maestros llevaban a cabo a favor de oficiales y aprendices cuando estos llegaban a caer en prisión.<sup>51</sup> Por ello podemos señalar que el maestro además de enseñar las técnicas del oficio también cumplía con el papel de educador de sus subordinados. El pago de impuestos y la solicitud de permisos cuando así se requería, eran otras de las funciones que debía desempeñar. En tanto los aprendices, que con el tiempo y la práctica ascenderían a oficiales, en general eran jóvenes humildes que llegaban desde la infancia a laborar en el taller.

Los padres o deudos de los muchachos pobres los colocaban en la casa de un artesano para que les enseñara el oficio, [...] el contrato de aprendizaje a veces incluía el compromiso de los maestros de dar habitación a los niños y jóvenes puestos bajo custodia. [...] Trabajar para un artesano no implicaba solamente conseguir sustento o devengar un jornal; equivalía a perfilar un proyecto de vida, a "encontrar destino".<sup>52</sup>

Los alcances de los gremios a nivel político fueron nulos pues, su principal interés se basó en la perfección de su técnica y el reconocimiento del mismo ya que de esta manera se podría adquirir una mayor remuneración económica, lo que a la larga sería visto como el objetivo principal de los gremios.

## **Mutualismo**

La situación de los gremios sufrió un grave revés tras la aplicación de las Leyes de Reforma ya que, si bien era cierto que las condiciones de los gremios nunca fueron fáciles, con la aplicación de estas leyes la situación vendría a hacerse más complicada afectando a los distintos gremios que existían en la ciudad de México.

---

<sup>51</sup> Carlos Illades. *Hacia la república del trabajo. La organización artesanal en la ciudad de México, 1853-1876*, México, El colegio de México- UAM Iztapalapa, 1996.p. 44.

<sup>52</sup> *Ibid.* p. 45.

Las Leyes de Reforma constituyeron uno de los antecedentes más importantes del movimiento obrero mexicano del siglo XX, pues dichas leyes tuvieron como objetivos principales atraer la inversión extranjera y ampliar el mercado nacional, lo cual facilitó las condiciones para la industrialización del país y la formación de una clase obrera mexicana.

Pese a que sus objetivos fueron alcanzados de manera escueta, es decir, la inversión fue mínima al igual que la producción a escala a través de las fábricas, lograron desestabilizar a los gremios artesanales que predominaban en la Ciudad de México. La necesidad de atraer al capital externo y así fomentar la industrialización del país obligaron al gobierno liberal a inclinarse por el libre mercado, de este modo en 1856 se puso fin a las restricciones, lo que amenazó la existencia de talleres e industrias; determinó la desaparición de algunas fábricas, la baja en la producción de otras, así como el cierre de numerosos talleres artesanales.<sup>53</sup> Dicha situación se agudizó en 1867, año en el que Benito Juárez regresó a la ciudad de México luego de derrotar a Maximiliano de Hamburgo y a la mayoría de sus seguidores.

Con el triunfo y establecimiento de la República en 1867, se inicia un periodo de la historia de México que se extiende hasta 1914 y ofrece características unitarias. Ello puede observarse a nivel del poder político, en que a lo largo de ese intervalo se conserva una misma forma de gobierno: el Estado liberal-oligárquico.<sup>54</sup>

El proceso de desamortización fue el más claro ejemplo de la disposición que el gobierno mantuvo para dar cabida a la propiedad privada, su objetivo era atraer aún en mayor número la inversión extranjera y ampliar la industria nacional aún cuando ello significaba dejar de lado los intereses de la clase obrera. Los gremios vieron en las mutualidades<sup>55</sup> la mejor opción para fortalecerse ante un mercado extranjero que contrario a él era cada vez más dinámico.

---

<sup>53</sup>Leticia Barragán, Rina Ortíz y Amanda Rosales. *El mutualismo en México Siglo XIX*. [www.antorcha.net/biblioteca\\_virtual/historia/mutualismo/mutualismo.html](http://www.antorcha.net/biblioteca_virtual/historia/mutualismo/mutualismo.html) Tercera edición cibernética, enero del 2003. p. 8.

<sup>54</sup>Juan Felipe Leal y José Woldenberg. "Los trabajadores y el Estado liberal-oligárquico", en *Estado liberal a los inicios de la dictadura porfirista. La clase obrera en México*, México, siglo XXI- UNAM, 1981. p. 255.

<sup>55</sup>*Mutualidad*. Agrupación de obreros en sociedades para la ayuda mutua. Los obreros se ayudaban entre sí, creando fondos de dinero para accidentes, enfermedades etc.; pero sus

Los principales objetivos de estas organizaciones consistían en crear una cooperativa que fungiría como aval para hacer frente a situaciones tales como enfermedades, bautizos, boda o incluso la muerte de alguno de sus miembros. Estas prestaciones pudieron sustentarse, “por medio de las cuotas que éstos [los agremiados] cubrían a la agrupación, se formaba una caja de ahorros que era administrada por su mesa directiva.”<sup>56</sup> Ver imagen II.1



II.1 En condiciones de extrema pobreza, los trabajadores tenían que recurrir a las mutualidades para celebrar bodas, bautizos o funerales. “Obreros celebrando matrimonio en Oficina Agua Santa”, en [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Obreros\\_celebrando\\_matrimonio\\_en\\_Oficina\\_Agua\\_Santa.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Obreros_celebrando_matrimonio_en_Oficina_Agua_Santa.jpg)

Sin embargo fueron muy pocas las sociedades de socorros mutuos, como se conocía a las mutualidades, que pudieron alcanzar verdadera estabilidad económica y organizativa a su interior.

---

sociedades no sostenían una lucha económica en contra de los patrones. [Contrario a los sindicatos, donde se hace evidente] la lucha económica de trabajadores. Françoise R. Chassen de López. *Lombardo Toledano y el movimiento obrero mexicano (1917-1940)*, México, Extemporáneos, 1977. p.11.

<sup>56</sup>Juan Felipe Leal. *Del mutualismo al sindicalismo en México. 1845-1910*, México, Ediciones el caballito, 1991. p. 15.

Ante ello, el gremio artesanal se volvió dependiente pues tuvo que solicitar donativos a personalidades de la política, negociantes y militares. A éstos se les expedía una credencial que los acreditaba como socios honoríficos de la sociedad de socorros mutuos a la que hubiera hecho el donativo,<sup>57</sup> fomentando así el clientelismo.

La capacidad de asociación de las mutualidades se hizo evidente durante la segunda mitad del siglo XIX. No obstante su mayor logro se dio en el año de 1872 cuando se fundó el Gran Círculo de Obreros de México. Este organismo extendió sus redes de tal modo, que para 1876 se habían formado 28 “sucursales”, decidiéndose convocar un Congreso Nacional, el que inició sus trabajos el 5 de marzo de 1876 bajo el nombre de Congreso General Obrero de la República Mexicana.<sup>58</sup>

Uno de los principales oradores de este congreso fue Plotino Rhodakanaty<sup>59</sup>, quien figuraría como el principal representante del Anarquismo dentro del escenario nacional. El anarquismo<sup>60</sup> llegó a México de la mano de este personaje en el año de 1861, quien inspirado en las ideas anarquistas, trató de implementarlo en el contexto mexicano de aquella época.

Rhodakanaty creía que “el hombre era esencialmente bueno y que su naturaleza lo predisponía a comportarse positivamente”.<sup>61</sup>

---

<sup>57</sup> *Ibid.* p. 19.

<sup>58</sup> Rafael Carrillo Aspeitia. *Ensayo sobre historia del movimiento obrero en México, 1823-1912*, México, Centro de Estudios Históricos del Movimiento Obrero, 1981. p. 13.

<sup>59</sup> Nacido en Grecia en 1828, de padre griego y madre austriaca, estudió en París y se convirtió en admirador de Fourier y Proudhon, publicando en 1860 su primer ensayo filosófico, denominado *De la naturaleza*. Llegó a nuestro país luego de enterarse del ofrecimiento que el Presidente Comonfort hizo a los extranjeros para venir a México y formar colonias agrícolas. José Rogelio Álvarez. *Enciclopedia de México*, Tomo 1, Enciclopedia de México, México, 1977. p. 593

<sup>60</sup> *Sub Voce. Anarquismo*. Norberto Bobbio, Incola Matteucci y Gianfranco Pasquiano. *Diccionario de política*, México, Siglo XXI editores, 2000, p. 29. Anarquismo. Por anarquismo se entiende el movimiento que asigna tanto al hombre individual como a la colectividad el derecho de usufructo de toda libertad, sin límites de normas, de espacio y de tiempo fuera de los confines que surgen de la misma existencia del individuo: vale decir la libertad de actuar sin ser “reprimidos” por ninguna autoridad, encontrando únicamente los obstáculos que la naturaleza opone, es decir, “opinión”, el “sentido común”, la voluntad de toda comunidad, a los que el individuo, sin tener que someter, y por lo tanto sin constricciones, se adecua en virtud de un acto de voluntad libre.

<sup>61</sup> Illades. “Rhodakanaty. La exposición de la doctrina”, en *Las otras ideas. El primer socialismo en México 1850-1935*, México, UAM Cuajimalpa, Era, 2008. p. 131.

Por ello su ideología evocaba además de los socialistas utópicos, el humanismo y el pacifismo. No creyó nunca en la violencia como el método indicado para llegar al socialismo. “Desconfiaba, de los medios violentos para alcanzar este propósito superior, optando por la persuasión y el convencimiento mediante la argumentación y el ejemplo”.<sup>62</sup>

Esto fue evidente en sus publicaciones, siendo la *cartilla socialista (1861)* el primero de los escritos que daría a conocer en México. *El Cronoscopio* y *El Hijo del Trabajo* fueron los principales diarios en los que publicó, siendo ambas dos de las principales publicaciones que giraron en torno al movimiento obrero.

Al llegar la República Mexicana y conocer de cerca la situación de los trabajadores rurales, pensó en crear una colonia agrícola que se rigiera bajo los estatutos de sus dos principales influencias, Proudhon y Fourier. Rhodakanaty concibió la corriente anarquista como la ideal para lograr mejorías en la clase obrera mexicana y en general de la clase obrera mundial. Desde su perspectiva, formar colonias colectivas como las que había propuesto Proudhon darían el carácter socialista y anarquista que se necesitaban para el logro de sus objetivos. No ha de haberle costado mucho trabajo el entablar relaciones con la intelectualidad progresista habida cuenta de que los seguidores de la corriente foureriana eran numerosos en México.<sup>63</sup>

No obstante ante la realidad mexicana de la época, que ya para entonces había visto ocupar la presidencia por Lerdo de Tejada y más tarde por Porfirio Díaz, el anarquismo tuvo que plantearse de manera más radical, es decir a través de métodos más violentos como la acción directa, algo que provocó divisiones entre sus afiliados todos ellos inscritos en el Gran Círculo Obrero.

---

<sup>62</sup> Carlos Illades. *Op. Cit.* p. 132.

<sup>63</sup> Captura y diseño, Chantal López y Omar Cortés. *Plotino Rhodakanaty. Cartilla socialista, Primera edición cibernética*, [http://www.antorcha.net/biblioteca\\_virtual/politica/cartilla/cartilla.html](http://www.antorcha.net/biblioteca_virtual/politica/cartilla/cartilla.html), septiembre del 2003. p. 2.

Estas diferencias se dieron porque, pese a los estatutos del anarquismo entre los que figura el no asociarse ni depender del Estado, algunos de sus seguidores insistieron en apoyar la candidatura presidencial del general García de la Cadena, quien era el principal rival de Manuel González el cual a su vez era el elegido de Díaz para ocupar su lugar en el ejecutivo.

Ya consolidada la dictadura porfirista, la corriente anarquista obtuvo un nuevo impulso debido a que muchos emigrantes anarquistas españoles comenzaron a llegar a México atraídos por la industrialización y el desarrollo económico que el porfirismo ofrecía. De igual modo, las desavenencias entre los anarquistas y la dictadura porfirista continuaron.

Cabe señalar que, con el tiempo el anarcosindicalismo<sup>64</sup> vendría a representar las ideologías del anarquismo en su mayor expresión, éste no sólo se preocupó por el bienestar de la clase obrera dado que pugnó por la repartición de tierras para los campesinos. Fueron Plotino Rhodakanaty y otros anarquistas los que se encargaron de llevarla a la práctica, entre los que se puede destacar a Julio López Chávez, quien fomentó la creación de comunidades socialistas. De acuerdo con Rogelio Álvarez:

Los campesinos encabezados por López Chávez invadían haciendas, reclamaban tierras y se oponían a la opresión de las clases altas y la tiranía política del gobierno.[...] Julio López Chávez fue aprehendido y fusilado en 1869, pero las luchas agrarias siguieron hasta 1880, siempre inspirada en el programa de López Chávez y sus mentores anarquistas, que en su parte medular decía: “[...] Queremos abolir todo lo que sea señal de tiranía entre los mismos hombres, viviendo en sociedades de fraternidad y mutualismo y estableciendo la República Universal de la Armonía.”<sup>65</sup>

Estados Unidos de Norteamérica fue la veta más prospera desde la cual la influencia anarcosindicalista comenzó a llegar a México en las postrimerías de siglo XIX.

---

<sup>64</sup>Ideología basada en el anarquismo, siendo aplicada a los sindicatos y no a comunidades, representando ello su variante más significativa. “El anarcosindicalismo es una de las ramas del [anarquismo](#). Es un método de organización y de lucha de los [trabajadores](#) surgido de los postulados de la [Primera Internacional](#), cuyos principios esenciales son el [federalismo](#), la [autogestión](#), la [acción directa](#) (tratamiento de los conflictos laborales entre [empresario](#) y trabajadores, sin el concurso de terceros) y el [apoliticismo](#). Su meta es la conquista por parte de los trabajadores de los medios de producción y cambio y la reorganización de la sociedad según los principios federalistas”, en <http://enciclopedia.us.es/index.php/Anarcosindicalismo> página visitada el 23 de noviembre de 2009.

<sup>65</sup> José Rogelio Álvarez. *Enciclopedia de México*, Tomo 1, Enciclopedia de México, México, 1977. p. 594.

Surgieron así organizaciones obreras que buscaron lograr prestaciones para los obreros, entre las que se encontraban jornada laboral de entre 8 y 12 horas, un día de descanso entre otras. La que mayor influencia tuvo en México fue la organización de Trabajadores Industriales del Mundo (IWW) por sus siglas en inglés.<sup>66</sup> Durante el porfiriato el Movimiento obrero tuvo que hacer frente a múltiples adversidades, siendo las huelgas de (1906) y Río Blanco (1908) las más representativas.

### **El movimiento obrero durante la Revolución Mexicana**

De igual manera en el escenario nacional, figuraban importantes personajes como los hermanos Enrique y Ricardo Flores Magón, quienes se inclinaban por la tendencia anarquista. Cabe mencionar que, a diferencia de Plotino Rhodakanaty, ellos creyeron que la violencia era un arma poderosa que les ayudaría a conseguir sus objetivos.

Díaz ordenó la prohibición de cualquiera de las publicaciones de los Flores Magón,<sup>67</sup> quienes salieron al exilio en 1903, siendo San Luis Missouri el lugar en el que establecerían y desde donde publicaban el periódico *Regeneración*.

En 1906 fundaron el Partido Liberal Mexicano, cuyas bases establecieron en el documento titulado *El programa del Partido Liberal Mexicano*, entre las que se incluía establecer la jornada laboral de ocho horas como máximo. Indemnización por incapacidad y accidente de trabajo, reformar la constitución de acuerdo como lo exigiera dicho trabajo.<sup>68</sup> Cabe mencionar que, varios puntos mencionados en dicho programa serían retomados por la Constitución de 1917. Sin embargo, Ricardo Flores Magón nunca pudo regresar a México ya que murió en el exilio en el año de 1922.

En tanto, Francisco I. Madero se había presentado como candidato a la presidencia de la República Mexicana en el año de 1909. Este hecho aceleró la caída del régimen porfirista, dado que tras las elecciones programadas para 1910 Díaz había recurrido una vez más al fraude.

---

<sup>66</sup> *Ibid.* p.598

<sup>67</sup> *Sub Voce. Flores Magón.* José Rogelio Álvarez. *Op. Cit.* p. 331.

<sup>68</sup> *Ibid.* p. 332.

Ante tal situación, Madero se dirigió hacia San Luis Potosí, lugar desde el que dio a conocer el Plan de San Luis, documento que llamaba a levantarse en armas el 20 de noviembre de 1910 con la intención de terminar con la dictadura porfirista y ocupar así la presidencia de México.

La Confederación Tipográfica de México, en adelante CTM<sup>1</sup>, fundada en 1911, fue otro de los organismos que representó la ideología anarcosindicalista. Encabezada por Amadeo Ferrés Guardia y teniendo entre sus afiliados a Antonio Díaz Soto y Gama, congregó en su interior a la mayoría de los seguidores de los hermanos Flores Magón cuando éstos salieron al exilio.

Según la visión de Ferrés, el anarcosindicalismo debía apoyarse en el sindicalismo pues mediante éste las exigencias de la clase trabajadora serían escuchadas, además de pugnar por la instauración de la Escuela Racionalista como la principal herramienta para concientizar al movimiento obrero.<sup>69</sup>

Con alcances nacionales, la CTM<sup>1</sup> cambiaría su nombre en 1912 por el de Confederación Nacional de Artes Graficas (CNAG). La Confederación Nacional de Artes Graficas se organizó según las instrucciones de Ferrés.

“Una junta de directores electa, dominada por obreros intelectuales y encabezada por un secretario interior. [...] Bajo la administración de Ferrés, las Artes Gráficas tuvieron un éxito considerable, aparte del impresionante aumento de miembros.”<sup>70</sup>

El movimiento obrero mostró su apoyo a la candidatura de Madero, ya que “durante las elecciones presidenciales de 1910, muchos trabajadores de la ciudad de México se congregaron con entusiasmo para apoyar la candidatura de Francisco I. Madero.”<sup>71</sup> Empero, una vez en el poder, éste dejó en claro que apoyar al movimiento obrero no entraba dentro de las prioridades de su agenda presidencial.

---

<sup>69</sup>En el capítulo 3 señalamos más ampliamente los estatutos ideológicos de la Escuela Racionalista.

<sup>70</sup>John. M. Hart. “Anarquismo, la clase obrera y las fases iniciales de la revolución”, en *El anarcosindicalismo y la clase obrera mexicana. 1860-1931*, México, Siglo XXI, 1980. pp. 148 y 149.

<sup>71</sup>John Lear. “La XXVI Legislatura y los trabajadores de la ciudad de México”, en *Secuencia*, enero-abril de 1998, México, Instituto Mora, 1998. p. 10.

El descontento por parte de este sector no se hizo esperar y ello fue evidente pues, el número de huelgas que se suscitaron durante su presidencia fue en ascenso. Además, “Cuando Madero ya era presidente, no derogó las disposiciones antiobreras del Código Penal en contra de la huelga y la coalición.”<sup>72</sup>

La Casa del Obrero Mundial (COM) fue fundada en 1912. Esta institución “incorporaba militantes de todos los tintes ideológicos: anarquistas, socialistas y reformistas, con la preponderancia de las ideas anarcosindicalistas del español Amadeo Ferrés Guardia, [de quien ya hemos hablado].”<sup>73</sup>

Sólo dos años duró la presidencia de Madero pues en 1913 fue asesinado por Victoriano Huerta, uno de los principales jefes militares de su gobierno. Al igual que Madero, Huerta estuvo muy poco en la presidencia, pues la inestabilidad nacional, la falta de recursos económicos, el descontento del sector obrero, la confrontación de los intereses económicos de la Gran Bretaña y de los Estados Unidos pues, cada uno de ellos quería tener el control de la producción petrolera de México<sup>74</sup> y el Plan de Guadalupe le lo impidieron prolongar su presidencia.

Por su parte Villa y Zapata también desconocieron la presidencia de Huerta y decidieron unirse a Carranza originando así una guerra civil. Ante ello, la renuncia de Huerta sería algo inminente: “El 15 de julio de 1914 se presentó ante el Congreso la renuncia del General Huerta, quien salió huyendo una noche antes”.<sup>75</sup>

Empero aquella alianza no perduraría, haciéndose evidente el descontento de las fracciones villistas y zapatistas, ante ello Carranza se apoyó en la Casa del Obrero Mundial, institución que no dudó en brindarle su ayuda gracias a que existía una relación de interés entre ambas. Sin embargo, el pacto aprobado el 11 de febrero de 1915 entre Carranza y la COM dejaría grandes estragos en la segunda pues, aliarse al gobierno constitucionalista fue el fin de su autonomía y por ende el fin de la autonomía del movimiento obrero.

---

<sup>72</sup> Chassen de López Françoise R. *Lombardo Toledano y el movimiento mexicano (1917-1940)*, México, Extemporáneos, 1977. p. 21.

<sup>73</sup> *Ibid.* p. 21.

<sup>74</sup> Timothy Anna, Jan Bazant, Friederich Katz, John Womack Jr, Jean Meyer, Alan Knight, Meter H. Smith. *Historia de México*, Barcelona, Crítica, 2003. p. 160.

<sup>75</sup> Gloria M. Delgado de Cantú. *Historia de México. México en el siglo veinte*. México, Prentice Hall, 2003. p.47.

En otras palabras fue una especie de cheque en blanco, que el gobierno supo bien utilizar para subyugar al movimiento obrero, fijando así, el inicio del sindicalismo oficial en México.

Durante esta etapa, la Casa del Obrero Mundial se encontraba en pleno auge puesto que era la más importante central obrera del país como lo señala Barry Carr: “La Casa del Obrero Mundial se convirtió en la fuerza dominante en el movimiento obrero entre 1912 y 1918.”<sup>76</sup> De igual modo Anna Ribera Carbó menciona que: “La Casa se convirtió en muy poco tiempo en un catalizador para la creación de sindicatos y el ejercicio de la acción directa. Unos cuantos meses de su fundación había ampliado su énfasis original en la educación y la regeneración moral de los trabajadores hacia una orientación sindicalista.”<sup>77</sup>

Y fue gracias a este poder que, la Casa del Obrero Mundial otorgó al gobierno bases de apoyo que le permitirían la creación de grupos de trabajadores encargados de combatir a las tropas villistas y zapatistas que se oponían al gobierno de Carranza. Batallones Rojos fue el nombre que recibieron.

Los trabajadores de la Compañía de Tranvías que constituyeron el Segundo Batallón. [...] Aunque los Batallones Rojos en general no sufrieron muchas pérdidas, el de los tranviarios, con una escasa preparación militar, fue derrotado por los zapatistas.”<sup>78</sup>

Nos interesa hacer notar la activa participación de los tranviarios, pues este sector se encontraba en estrecha relación con el gobierno de Carranza dado que éste había incautado la compañía de tranvías y la había puesto bajo la administración del Estado. Por ello los tranviarios se sintieron con el deber de fortalecer las decisiones carrancistas.

Carranza supo muy bien como capitalizar el prestigio y la fuerza que la alianza con la Casa del Obrero Mundial le proveía. No obstante, con el tiempo dicha alianza dejó ser productiva y ante ello, Carranza ratificó la *Ley de 25 de enero de 1862* en agosto de 1916, en la cual decretaba:

“Artículo 1º se castigará con la PENA DE MUERTE, además de a los trastornadores del orden público que señala la Ley de 25 de enero de 1862:

---

<sup>76</sup> Françoise R. Chosen de López. *Op. Cit.* p. 21.

<sup>77</sup> Anna Ribera Carbó. “La Casa del Obrero Mundial y la efímera historia del anarcosindicalismo mexicano”, en *Cultura política de los trabajadores (siglos XIX y XX)*. Miguel Orduña y Alejandro de la Torre (Cordinadores), México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2008. p. 141.

<sup>78</sup> Barry Carr. *Op.Cit.* pp. 130 y 131.

Primero. A los que inciten a la suspensión del trabajo en las fábricas o empresas destinadas a prestar servicios públicos o la propaguen. Segundo. A los que con motivo de la suspensión de trabajo en las fabricas o empresas mencionadas o en cualquiera otra, y aprovechando los trastornos que ocasiona, o para agravarla o imponerla destruyeren o deterioran los efectos de la propiedad de las empresas a que pertenezcan [...]. Tercero a los que con amenazas o por la fuerza impidan que otras personas ejecuten los servicios que prestaban los operarios en las empresas contra las que se haya declarado la suspensión del trabajo.

Artículo segundo. Los delitos de que habla esta ley serán de la competencia de la misma Autoridad Militar que corresponde conocer de los que definen y castiga la Ley de 25 de enero de 1862 [...].

Por lo tanto, mando se impriman, publique y circule para su debido cumplimiento y efectos consiguientes.

“Dado en la ciudad de México, a primero de agosto de 1916. V. Carranza.”<sup>79</sup>



II.2 En la imagen, Los principales líderes de la Casa del Obrero Mundial, cuando ésta se encontraban en pleno auge. Los señores Rosendo Salazar, Rafael Quintero, Salvador G. García, Roberto Valdez, etc. Imagen tomada del libro: Gustavo Casasola, *Historia gráfica de la revolución Mexicana*, tomo 2, México, Editorial Trillas, 1973, p. 587

La represión aumentó cuando Carranza ordenó a los gobernadores limitar cualquier acto de la COM. Además los líderes de este organismo fueron perseguidos y encarcelados. Emergió entonces La Federación de Sindicatos Obreros del Distrito Federal (FSODF), cuyo principal objetivo fue congregar a los organismos filiales de la COM, de tendencia anarquista, por lo que optó por separarse de toda adhesión oficial. Siendo líder del Sindicato Mexicano de Electricistas, Luis Napoleón Morones fue elegido presidente de este organismo.

---

<sup>79</sup> Rosendo Salazar. *La Casa del Obrero Mundial*, México, Partido Revolucionario Institucional, 1972. pp.141 y 142.

Morones previó la necesidad de una organización más fuerte y ante ello “convocó al Primer Congreso Preliminar Obrero el cual debía celebrarse en marzo de 1916 en el puerto de Veracruz. [El resultado más importante de este congreso] fue la creación de la Confederación del Trabajo de la Región Mexicana (CTRM)”.<sup>80</sup>

En 1915, la situación se hizo insoportable en la capital del país pues, los precios de los productos básicos aumentaban rápidamente, aunado a ello el constante cambio del papel moneda provocaba que la devaluación del dinero se diera frecuentemente. Ante ello, la FSODF convocó a una huelga generalizada el 22 de mayo de 1916, que fue reprimida por el gobierno carrancista. Álvaro Obregón, quien entonces fungía como Secretario de Guerra, se encargó de terminar con la huelga. Empero, fue él “quien consiguió echar abajo [la] pena de muerte,”<sup>81</sup> que como ya se señaló fue decretada por Venustiano Carranza en contra de las protestas obreras.

Los principales líderes del Movimiento Obrero fueron encarcelados con lo que de momento la lucha sindical se vio mermada. Sin embargo, la camada de políticos que pretendían ser los sucesores presidenciales, se percataron de la necesidad de pactar con el Movimiento Obrero pues, el gran peso que habían alcanzado las organizaciones obreras y de lo importante que eran éstas como herramienta de control político resultaba muy atractivo a sus intereses.

### **La constitución de 1917**

La necesidad de fijar un nuevo orden político llevó a la promulgación de una constitución que fuera más acorde con la realidad que vivía el país. Promulgada el 5 de febrero de 1917, esta nueva Constitución fue:

La más avanzada de su tiempo, con los artículos 27 y 123, tachados de “bolcheviques” por terratenientes, industriales y clero. Consagraban el reparto de tierras, los derechos de los trabajadores a la asociación y la huelga, así como un sistema de Juntas de Conciliación y Arbitraje, destinado a convertir al gobierno en conciliador y árbitro de los problemas obrero-patronales.<sup>82</sup>

---

<sup>80</sup> Gloria M. Delgado de Cantú. *Op. Cit.* p. 70.

<sup>81</sup> Françoise R. Chosen de López. *Op. Cit.* p. 26.

<sup>82</sup> Pablo González Casanova. *La clase obrera en México, en el primer gobierno constitucional (1917-1920)*, Tomo 6, México, Siglo XXI editores-UNAM, 1980. p. 27.

Empero la realidad era distinta, dado que el gobierno no se conformaría sólo con papel de árbitro puesto que, con el tiempo fungiría como juez y parte en los problemas obrero-patronales, capacidad que le permitió decidir en los conflictos dando la razón a la parte que más le favoreciera. De este modo la carta magna también benefició al capitalismo pues pese a su fachada de innovación seguía dando cabida al viejo orden donde el estado poseía la facultad de decisión suprema.

Consideramos necesario esbozar el contenido de los artículos 27 y 123 de la constitución de 1917 ya que ambos fueron los más innovadores, no obstante su raquítica aplicación.

El artículo 27 señalaba que la propiedad de las tierras y aguas comprendidas dentro de los límites del territorio mexicano y los recursos del subsuelo corresponden originalmente a la nación. [...]El Estado sería el agente regulador que otorgaría la propiedad privada o ejidal, [...] derecho que se condicionaba a los extranjeros y se negaba a las corporaciones religiosas. Tratando de hacer efectiva la reforma agraria, el artículo 27 propone fraccionar los latifundios, desarrollar la pequeña propiedad, crear nuevos centros de población, fomentar la agricultura y evitar la destrucción de los recursos naturales.<sup>83</sup>

El artículo 27 representaba un gran obstáculo para los inversionistas extranjeros quienes se opusieron a su aplicación, pese a que como ya señalamos, esta nunca tuvo grandes alcances. En tanto, el artículo 123 se enfocaba en la relación obrero-patronal pues establecía una jornada laboral de 8 horas, salario mínimo basado en cada región de la República, la protección de mujeres y niños trabajadores, el derecho de asociación y huelga del gremio laboral.<sup>84</sup> Empero, el derecho a huelga y asociación eran relativos dado que la Junta de Conciliación y Arbitraje tenía la capacidad de declarar la inexistencia de las mismas y de inclinar la balanza favoreciendo a la parte que señalara el Estado, como señala González Casanova: “La clave del nuevo poder y del cambio se hallaba en las Juntas de Conciliación y Arbitraje consagradas por la flamante Constitución. Esas Juntas eran el motor del nuevo Estado en las relaciones obrero-patronales.”<sup>85</sup>

---

<sup>83</sup> Gloria M. Delgado de Cantú. *Op. Cit.* p. 73.

<sup>84</sup> *Ibid.* p. 74.

<sup>85</sup> Pablo González Casanova. *Op. Cit.* p. 29.

El 3 de mayo de 1917 la ciudad de México volvió a ser testigo de una gran huelga, esta vez encabezada por los trabajadores del ramo textil. Cuando los trabajadores exigieron la intervención de la Junta de Conciliación y Arbitraje “las autoridades variaron de posición según las circunstancias. Sus vínculos con los obreros abrían un nuevo campo político. A veces se apoyaban en los trabajadores; otras se aferraban a la vieja alianza con los patrones.”<sup>86</sup> Con ello fue claro que el artículo constitucional 123 sería aplicado de acuerdo con los intereses del estado.

Así pues, y pese a que la Constitución de 1917 fue una de las más innovadoras de su tiempo, la ejecución de los artículos 27 y 123 dejarían mucho que desear, lo que provocaría el descontento no sólo de los inversionistas extranjeros y del sector religioso sino también el de la clase obrera que no tardaría mucho tiempo en demostrarlo.

Carranza tuvo entonces que hacer frente al descontento de los obreros e inversionistas, de igual modo los problemas entre el gobierno y las distintas facciones políticas se iban agudizando.

Es importante señalar que, la CROM fue fundada el 1o. de mayo de 1918, en la ciudad de Saltillo y que su principal intención era sustituir en la medida de lo posible el papel de liderazgo que años atrás había cumplido la CTRM. Al igual que la COM, la CROM tuvo como unas de sus principales influencias ideológicas el anarcosindicalismo y el socialismo, de allí incluso su propio nombre.

Se adoptó el nombre de Confederación Regional Obrera Mexicana (CROM), pues los anarquistas y socialistas propugnaban el título de regional de México, pensando que podrían ser sección de una central internacional. [...] Su lema era: salud y revolución social, lema anarquista.<sup>87</sup>

Aunque con el tiempo fue claro que su lema se alejaría por mucho de su práctica pues, su líder Luis Napoleón Morones se encargó de encaminar a la CROM hacía el clientelismo estatal.

De igual modo, Luis Napoleón Morones dirigente de la CROM y Celestino Gasca, uno de sus principales colaboradores, decidieron convocar a una junta

---

<sup>86</sup> *Ibid.* p. 33

<sup>87</sup> José Manuel Lastra Lastra. “El sindicalismo en México”, en <http://www.juridicas.unam.mx/publica/rev/hisder/cont/14/cnt/cnt3.htm> página visitada el 25 de junio de 2009.

celebrada “la mañana del 21 de diciembre de 1919. [Cuyo principal objetivo era] la creación de un “partido político netamente obrero” que tomara parte en la contienda política que se avecinaba.”<sup>88</sup> Finalmente la junta no se celebraría pues, Morones decidió apoyar la presidencia de Obregón.

La llegada al poder de los primeros presidentes posrevolucionarios fue muy bien vista por toda la comunidad con tendencia comunista no sólo de México sino del mundo entero. Además con el triunfo de la Revolución Rusa, el comunismo impregnó las tendencias políticas en diversos países latinoamericanos. La fundación del Partido Mexicano (PCM) se dio en 1919 teniendo entre sus fundadores más importantes a “Manabendra Nath Roy, un líder bolchevique llamado Miguel Borondin (“su padre intelectual y primer consejero”), [y] el propio presidente de la República don Venustiano Carranza.”<sup>89</sup>

El PCM se encontró con una grave disyuntiva pues una parte de sus integrantes era abiertamente anarquista y se decía en contra del imperialismo, mientras que la otra parte estaba formada por diputados y como ya señalamos por el propio presidente quienes acataban el orden establecido. Más tarde, ningún tipo de alianza entre el PCM y la política oficial pudo gestarse, sobre todo cuando el comunismo dejó de ser visto como una tendencia política más para volverse una amenaza.

### **La política obrera del grupo Sonora**

El grupo Sonora conformado por Adolfo de la Huerta, Álvaro Obregón y Plutarco Elías Calles fue el bloque más fuerte en contra de la presidencia carrancista. Ante ello, cada uno de ellos tuvo motivos para enemistarse con Carranza, pese haber sido importantes colaboradores de su gabinete. El triunvirato sonoreño estrechó lazos con los diversos miembros de la CROM, sobre todo de aquellos seguidores del Partido Laborista.

Álvaro Obregón estaba consciente del enfado del sector obrero pero, sobre todo de la ventaja que podría obtener al fijar una alianza con éste. Prometió entre

---

<sup>88</sup> Pablo González Casanova. *Op. Cit.* p. 107.

<sup>89</sup> *Ibid.* p. 145.

otras cosas, llevar a la práctica los artículos 27 y 123 constitucionales y dicha promesa le fue creída pues fue él quien derogó la pena de muerte cuando Carranza la puso en marcha al intentar frenar la ola de huelgas suscitadas durante su presidencia.

El apoyo del sector obrero hacia Obregón representaba un verdadero peligro para la política carrancista. Con la intención de aprehenderlo, se le ordenó presentarse en la ciudad de México y comparecer como testigo “ante un tribunal militar que estaba juzgando a un oficial del ejército, el coronel Roberto Cejudo, acusado de traición.”<sup>90</sup> Obregón pudo huir gracias a que como ya señalamos, se esmeró en aliarse el sector obrero. Salió de la ciudad de México disfrazado de ferrocarrilero y ya en Sonora se declaró en contra del gobierno carrancista. A él se unieron “los tranviarios, panaderos y ferrocarrileros demostrando su simpatía por los opositores de Carranza.”<sup>91</sup>

Carranza decidió entonces enviar tropas para detener a Obregón pues, este había ampliado de sobremanera su área de influencia y en cualquier momento podría lanzar una ofensiva en contra del ejecutivo. Ya en Sonora, las cosas se facilitaron pues el gobernador Adolfo de la Huerta decidió unirse a los rebeldes. Con amplia experiencia en las relaciones del Estado con el movimiento obrero ordenó la confiscación de la Cananea Copper Company acto que lograría fortalecer “el vínculo nacionalista y de clase entre obreros y obregonistas.”<sup>92</sup> Una vez puestas las cartas sobre la mesa, donde era claro que Carranza haría lo imposible por detener el ascenso de Obregón a la presidencia, el grupo Sonora decidió entonces lanzar el Plan de Agua Prieta con el que se desconocía la presidencia de Carranza.

El panorama era cada vez más desolador para Carranza y sus seguidores. Barry Carr señala que “el ejército federal se “declaró en huelga” y de la noche a la mañana Carranza se vio privado inclusive de sus partidarios más leales que se pasaron al bando contrario.”<sup>93</sup> Su única opción fue entonces, recurrir a su yerno Cándido Aguilar, quien era gobernador del estado de Veracruz. Empero fue

---

<sup>90</sup> *Ibid.* p. 118.

<sup>91</sup> *Ibid.* p. 119.

<sup>92</sup> Pablo González Casanova. *Op.Cit.* p. 133.

<sup>93</sup> *Ibid.* p. 121.

aprendido y asesinado el 14 de mayo de 1920 en Tlaxcalantongo poblado en el que murió acribillado por Rodolfo Herrero, quien poco después sería exonerado de todos los cargos.<sup>94</sup>

Adolfo de la Huerta asumiría el puesto de Presidente interino y al convocarse a elecciones en 1920 cedió el poder ejecutivo a Álvaro Obregón. No obstante, los alcances del gobierno de De la Huerta fueron amplios pues, éste había logrado fijar estrechos lazos con distintos sectores entre los que se puede señalar el educativo y el obrero.

Pese a que De la Huerta fue partidario del movimiento obrero, se vio obligado a prohibir las huelgas pues estas eran constantes y teniendo en cuenta la experiencia de Carranza decidió no correr ningún riesgo. No obstante, sus relaciones con varios grupos obreros seguirían vigente durante los próximos años.

Álvaro Obregón llegó a la presidencia el 1º de diciembre de 1920 teniendo en claro lo conveniente que le resultaría contar con el sector obrero como base de apoyo. De igual modo se percató de lo conveniente que era tener buenas relaciones con el gobierno estadounidense.

El que su gobierno fuera reconocido por Estados Unidos tuvo un alto precio, lo que incluyó dejar de lado su compromiso de poner en práctica los artículos 27 y 123 como lo había prometido. No obstante y como ya señalamos, las relaciones entre el gobierno obregonista y el sector obrero fueron contradictorias pues, si bien no cumplió con lo pactado, dio grandes concesiones al sector obrero. Sabedor del importante papel que desempeñaba el gremio obrero en su base de poder, Obregón hizo lo necesario por aliarse con la CROM.

Para lograr el aumento en el número de afiliados a la CROM, los dueños de talleres o industrias en pequeña escala fueron obligados a aceptar la sindicalización de sus empleados, mediante la amenaza de fuertes multas por infracciones imaginarias que les serían impuestas por inspectores del Departamento del Trabajo, a menudo miembros de la CROM.<sup>95</sup> Esta confederación pasó de 50,000

---

<sup>94</sup> Pablo González Casanova. *Op.Cit.* p.138.

<sup>95</sup> Barry Carr. *Op. Cit.* p. 136.

miembros en 1920, año que Obregón ocupó la presidencia a 1, 200,000 en 1924 año en que cedería su lugar a Calles.<sup>96</sup>

Esta decisión fomentó el descontento en diversos sectores laborales que no estaban dispuestos a subyugarse bajo el dominio estatal, lo cual era sinónimo de afiliarse a la CROM. Decididos a mantener su independencia fundaron en 1921 la Confederación General de Trabajadores (CGT). De tendencia anarcosindicalista la CGT se negó en todo momento a alinearse bajo los estatutos de la CROM. El primer congreso de la CGT se llevó a cabo en septiembre de 1921. En ella se nombró al Consejo Confederal conformado por Ramiro Doporto Solís, delegado anarquista yucateco; Diego M. Sandoval, Rafael Escobar; Carlos R. Balleza, inteligente miembro de la Federación tranviaria.

Cabe señalar que durante el primer año de vida de la CGT, el PCM tuvo influencia dentro de la confederación tratando incluso de que ésta participara en la III Internacional, sin embargo y debido a que en su gran mayoría estaba conformada por miembros de tendencia anarcosindicalista, la CGT se retiró casi de inmediato de la III Internacional rompiendo todo nexo con el PCM. El 14 de enero de 1922 el Consejo Confederal de la CGT, como se conocía al órgano dirigente de la CGT, “ante el deseo del Partido Comunista de querer controlar la organización obrera, declara que no puede tener compromiso ni relaciones de ninguna especie con cualquier partido político.”<sup>97</sup>

El rechazo a cualquier grupo político y hacer lo necesario para su fracaso, fue el lema de lucha de la CGT. Ante esto, el gobierno reaccionó con hostilidad y violencia, misma que era usada para sofocar cualquier actividad entre los obreros de corte anarcosindicalista.

En ocasión de la sangrienta matanza de San Ángel, Celestino Gasca, gobernador cromista del Distrito Federal, ordenó a las tropas que dispersaran por la fuerza a los obreros textiles huelguistas que se hallaban en las afueras de la capital. [...] La táctica de la CROM de apoderarse del control total del movimiento obrero mexicano también la llevó a tratar de obtener, con ayuda del gobierno la adhesión de los sindicatos independientes afiliados a la CGT.<sup>98</sup>

---

<sup>96</sup> Françoise R. Chassen de López. *Op. Cit.* p. 34

<sup>97</sup> Jacinto Huitrón. *Orígenes e historia del movimiento obrero en México*, México, Editores Mexicanos Unidos, 1974. p. 306.

<sup>98</sup> Barry Carr. *Op. Cit.* p. 136.

Aunque con menor influencia que la de la CROM, la CGT logró agrupar a los elementos anti-cromistas más radicales, entre los que se encontraban los tranviarios y a los enemigos personales de Morones provocando con ello el acoso del gobierno, que en su turno protegía a la CROM.<sup>99</sup> Alejada del control estatal, la CGT comenzó a figurar como una opción innovadora, algo que el gobierno de Obregón y los sucesivos gobiernos no se podían permitir ya que hubiera significado su debilitamiento pues, como hemos señalado, el poder estatal se basaba en gran parte en el control del sector obrero.



II.3 Un grupo de anarcosindicalistas, afiliados a la CGT realizan un mitin en contra de las políticas antiobreras de Plutarco Elías Calles, en <http://hormigalibertaria.blogspot.com/2008/06/el-movimiento-anarquista-en-mexico-1911.html>

Francoise R. Chassen de López señala que “La formación de la CGT en 1921, por parte de anarcosindicalistas, socialistas, comunistas y reformistas, marcó la verdadera consolidación del reformismo y el oportunismo de la CROM, dado que, al formar la CGT, los izquierdistas se daban por vencidos y renunciaban a obrar dentro de la CROM.”<sup>100</sup>

<sup>99</sup> Francoise R. Chassen de López. *Op. Cit.* p. 34

<sup>100</sup> *Ibid.* p.41

Pese a apoyar esta afirmación, consideramos necesario agregar que en un principio la formación de la CGT permitió el fortalecimiento de los sectores que la conformaban gracias a su abierta oposición a la CROM. Aunado a ello señalamos que la principal debilidad de la CGT fue producto de la nula alianza de esta federación con cualquier grupo político pues hacerlo significaría traicionar sus estatutos. Notamos también que dicha actitud fue adoptada sólo durante sus primeros años de vida pues, durante la presidencia callista la CGT se alinearía bajo los lineamientos del sindicalismo oficial.

Por otra parte, el clero intentó formar su propia organización obrera ya que las relaciones entre Obregón y la iglesia no eran del todo buenas, sobre todo porque desde el principio el movimiento revolucionario fue contrario a los intereses del clero, lo cual se acentuaría con la aplicación del artículo 27 constitucional.

Confederación Nacional Católica (CNC) fue el nombre que recibió la organización obrera de corte católico; su influencia fue mínima sobretodo porque gran parte del sector obrero tenía en claro que la religión se manejaba aparte de la política obrera. Como señala Jacinto Huitrón la CNC actuó “influyendo en los sectores proletarios más retrasados políticamente”.<sup>101</sup>

Las relaciones al interior del grupo Sonora permanecían estables, por ello De la Huerta estaba seguro de que Obregón lo elegiría para ser el candidato pues, había sido él quien en innumerables ocasiones fungió como vocero del gobierno para solucionar los conflictos que éste tenía con el sector obrero demostrando así, su lealtad hacia el caudillo.

Sin embargo, Obregón inclinó la balanza a favor de Calles, ante lo cual De la Huerta decidió declararse en contra del gobierno, no sin antes haber intentado por todos los medios lograr la reconciliación con éste. “Finalmente el 23 de noviembre de 1923, el general Adolfo de la Huerta, dio a conocer públicamente su rompimiento con Obregón y Calles, y la aceptación de la candidatura que le ofrecía el belicoso Partido Cooperativista.”<sup>102</sup>

---

<sup>101</sup> Jacinto Huitrón. *Op. Cit.* p. 308.

<sup>102</sup> Jaime Tamayo. *En el interinato de Adolfo de la Huerta y el gobierno de Álvaro Obregón (1920-1924)*, México, Siglo XXI, 1987.p. 271.

Gracias a que había fungido como mediador entre el gobierno y el movimiento obrero De la Huerta pudo estrechar una vez más sus lazos con algunas organizaciones obreras, sirviendo como mediador en más de una ocasión entre ellos y el gobierno de Obregón, como en el conflicto de 1921 y la excarcelación en febrero de 1923 de los líderes cegetistas en ocasión de un enfrentamiento trágico entre soldados y tranviarios.<sup>103</sup>

Adolfo de la Huerta salió de la ciudad de México en septiembre de 1923 y una vez en Veracruz se levantó en armas. Empero, la rebelión no tuvo grandes alcances, sobre todo porque tras el asesinato de Felipe Carrillo Puerto, el entonces gobernador de Yucatán, Álvaro Obregón y Plutarco Elías Calles hicieron lo necesario para que De la Huerta apareciera como el autor intelectual.

La salida del país de Adolfo de la Huerta fue una clara muestra de su derrota, pues si bien quiso continuar con la rebelión desde el exilio no podría lograr su objetivo. “El levantamiento pudo [...] ser derrotado por Obregón, no sólo como consecuencia de la gran capacidad estratégica del general, sino también por el apoyo recibido de las masas campesinas, incorporadas como tropas irregulares, y del movimiento obrero, en particular de la CROM.”<sup>104</sup>

Una vez superado el obstáculo que representaba la oposición de De la Huerta, la carrera hacia la sucesión presidencial siguió su curso y conforme a los intereses de Obregón, (pues como jefe máximo dirigía las acciones del gobierno aún sin ocupar el cargo del ejecutivo) Plutarco Elías Calles llegó a la presidencia en el año de 1924.

Como lo hiciera Obregón en su momento, Calles prometió llevar a cabo diversas acciones como la reforma agraria, mejoramiento en las condiciones laborales, la fundación del Banco Nacional Agrícola y Ganadero en 1926<sup>105</sup>, etc. Aunque su principal intención era mantener bajo control a las masas pues de este modo fomentaría el dinamismo de la industrialización en el país.

---

<sup>103</sup>Pedro Castro. *Adolfo de la Huerta, la integridad como arma de la revolución*, México, Siglo XXI, 1988. pp. 58 y 59.

<sup>104</sup> Jaime Tamayo. *Op. Cit.* p. 277.

<sup>105</sup> Francoise R. Chassen de López. *Op. Cit.* p. 94.

El control estatal sobre la CROM y la política populista fueron de los mayores legados que la administración de Álvaro Obregón heredaría a Plutarco Elías Calles. En contraste, el gobierno callista tendría que enfrentar diversos problemas, entre los que se puede señalar el conflicto entre la Iglesia y el Estado conocida como la “Cristiada”.

Como ya lo mencionamos, las relaciones entre el gobierno y la Iglesia no habían sido del todo cordiales ya que “el anticlericalismo había servido como base ideológica común para la alianza entre constitucionalistas y obreros capitalinos con respecto al reclutamiento de los Batallones Rojos en 1915.”<sup>106</sup> Aunado a ello, las disposiciones anticlericales que entraron a formar parte de la constitución de 1917 provocarían el total descontento de la Iglesia. Sin embargo, los gobiernos delahuertista y obregonista habían podido sortear la situación pero, con Calles sería distinto.

Con la toma de posesión de Calles y el rápido aumento de la influencia política de la CROM y de su líder, Luis Morones, los ataques contra la iglesia se extendieron rápidamente y cobraron cada vez más fuerza. En febrero de 1925 se fundó, con el apoyo activo de la CROM, una Iglesia estatal independiente de Roma – que si bien halló pocos seguidores entre los creyentes – disfrutó del patrocinio del gobierno.<sup>107</sup>

La intención de la CROM de fundar una nueva iglesia independiente de Roma, fue algo que el clero católico no toleraría, y para mostrar su descontento convocó a protestas que serían apoyadas por sus fieles. A consecuencia de ello, el gobierno puso en marcha la Ley Calles a través de la cual ordenó el cierre de escuelas y conventos además de la expulsión de los sacerdotes y monjas de origen extranjero.

Obregón decidió fungir como mediador en el conflicto pues al pretender su reelección, era esencial contar con el apoyo de la Iglesia. Calles no vio con buenos ojos esta intención, pues creía que la Iglesia tenía relaciones con las compañías petroleras y por tanto ambas dañarían sus intereses. Al igual que Obregón, el embajador Dwight W. Morrow, quién representaba diplomáticamente a los Estados Unidos en México, ofreció su ayuda a Calles para fungir como mediador del

---

<sup>106</sup>Hans Werner Tobler. “El régimen de los sonorenses, 1920”, en *La Revolución Mexicana. Transformación social y cambio político, 1876-1940*, México, Alianza Editorial, 1997. p. 438.

<sup>107</sup> *Ibid.* p. 438.

conflicto pero, los temores de Calles eran los mismos hacia Obregón que hacia Morrow. Empero, Obregón comenzó a negociar con la con la Iglesia, ya que como lo señalamos, su área de influencia en la administración gubernamental era muy amplia.

Sería esa misma capacidad la que le permitiría modificar los artículos 82 y 85 de la constitución de 1917, cuyo objetivo era legalizar la reelección y prolongar el período presidencial a seis años y, a pesar de la oposición de Morones, el general Obregón ganó las elecciones presidenciales el 10 de julio de 1928, cuando el conflicto religioso aún no se resolvía.

Como candidato presidencial, Álvaro Obregón vio peligrar su reelección debido a su enemistad con Luis Napoleón Morones pues, al ser el principal líder de la CROM, Morones bien podía desestabilizar la base de apoyo representada por el movimiento obrero, de allí su interés en tener buenas relaciones con la Iglesia.<sup>108</sup>

No obstante, cuando fue claro que Obregón ocuparía una vez más la silla presidencial Morones dejó de ser un peligro para la reelección. Nadie pudo frenar el ascenso presidencial de Obregón; “ni siquiera Morones, cuya posición era cada vez más aislada, ya que hasta los propios diputados de la CROM se integraron al campo obregonista, ahora irresistible. En estas circunstancias, la indisputada reelección de Obregón el 1º de julio de 1928 no fue ninguna sorpresa.”<sup>109</sup>

Sin embargo, Obregón no ocuparía de nuevo la presidencia debido a que el 17 de julio de 1928 fue asesinado en La Bombilla. Calles buscó la manera de permanecer aislado de las acusaciones de la muerte de Obregón y la mejor opción que encontró fue aislarse de la política ya que para entonces su gestión presidencial había terminado.

En el congreso [Calles] enfrentó una mayoría obregonista hostil, cuyos líderes “asumían actitudes de franca rebeldía en contra del presidente Calles.” Además parecía del todo inminente un levantamiento militar de los seguidores obregonistas.

No obstante, Calles consiguió superar la grave, si bien efímera crisis política desencadenada por el asesinato de Obregón. [...] Por otra parte, su secretario de Guerra, Amaro, supo conservar la lealtad de los jefes más importantes del ejército hacia el presidente.<sup>110</sup>

---

<sup>108</sup> Gloria M. Delgado de Cantú. *Op. Cit.* p. 125.

<sup>109</sup> Hans Werner Tobler. *Op. Cit.* p. 448.

<sup>110</sup> *Ibid.* p. 449.

Ante este panorama, Calles no habría podido prolongar su presidencia, por ello promovió el que alguien más ocupara el puesto presidencial. El elegido fue Emilio Portes Gil, un joven político que serviría a los intereses callistas.

La presidencia de Portes Gil se caracterizó por dar continuidad a las políticas callistas además de arrastrar los problemas de dicha administración pues Calles dirigía las acciones que Portes Gil habría de seguir. “[Calles] fue considerado tanto en México como en el extranjero como el hombre fuerte detrás de la silla presidencial, el indiscutido Jefe Máximo del país.”<sup>111</sup> De este modo comenzó la etapa conocida como el Maximato, en la cual las relaciones entre el Estado y el movimiento obrero mantuvieron el estatus quo tejido a partir de la caída de Carranza. Ante ello, el sindicalismo oficial iría ganando terreno a pesar de las disputas suscitadas al interior de la CROM que con el tiempo darían origen a la Confederación General de Obreros y Campesino (CGOC) y más tarde a la Confederación de Trabajadores de México (CTM).

Por su parte y ante el sindicalismo oficial, la CGT perdió terreno hasta verse obligada a alinearse en las filas de la CTM, algo que se dio con facilidad pues, desde que la COM se alineó al gobierno carrancista toda posibilidad de triunfo del sindicalismo independiente y más aun del anarcosindicalismo dejó de ser factible.

## **Conclusiones**

Durante la primera mitad del siglo XIX la principal forma de organización entre los trabajadores de la ciudad de México fueron los gremios, mismos que con el tiempo pasaron a ser cooperativas. La intención de éstos fue hacerse de cierta autonomía económica, conservar su mercado de trabajo y conseguir los permisos que necesitaban del Estado para seguir existiendo.

---

<sup>111</sup> *Ibid.* p.449.

Fundado en 1872, el Gran Círculo Obrero fue una federación conformada por diversas cooperativas. En 1876, con una amplia legitimidad el GCO convocó al Congreso General Obrero de la República Mexicana, en éste la tendencia anarquista se hizo presente teniendo como principal representante a Plotino Rhodakanaty, quién a lado de otros ideólogos propuso la formación de colonias colectivas de carácter anarquista. Sin embargo, con Díaz en el poder el proyecto Rhodakanista habría de fracasar.

Durante la revolución, el anarcosindicalismo surgiría como una opción real y fuerte. Encabezada por los hermanos Flores Magón, esta corriente se inspiraba en el anarquismo aplicado al sindicalismo. Cuando los Flores Magón salieron al exilio Amadeo Ferrés, un anarcosindicalista español se encargaría de dar continuidad al movimiento anarcosindicalista a través de la Confederación Tipográfica de México CTM<sup>1</sup>. La CTM<sup>1</sup> fungiría como uno de los principales soportes de la Casa del Obrero Mundial, con lo que el anarcosindicalismo tendría las condiciones necesarias para seguir vigente, al menos durante los primeros años de la posrevolución.

Con el “triumfo” de la Revolución y la llegada de Madero al poder, una vez más el movimiento obrero mexicano quedaría de lado pues, éste no derogó las disposiciones antiobreras del Código Penal en contra de la huelga y la coalición. En tanto, el anarcosindicalismo se veía fortalecido como la opción que contaba con más adeptos dentro del naciente sindicalismo posrevolucionario. Esta fortaleza se vio reflejada durante la creación y vida de la Casa del Obrero Mundial, institución fundada en 1912.

Tras ordenar la Muerte de Madero, Huerta llegó a la presidencia sólo para hacer al descontento de diversos sectores, entre los que se encontraba el obrero. Con diversos obstáculos en su contra, Huerta tuvo que renunciar a su cargo para dar paso a la presidencia de Carranza, quien lograría fijar una alianza con la dirigencia de la Casa del Obrero Mundial, algo muy favorable para su administración.

La promulgación de la Constitución de 1917 fue un factor determinante para que Carranza convenciera al movimiento obrero de su buena voluntad pues, los artículos 27 y 123 favorecían sus condiciones de trabajo aunque sólo en la teoría. Por su parte, la COM obtendría la peor parte dado que, pactar con Carranza anularía cualquier posibilidad de victoria para el anarcosindicalismo y a la larga sentaría las bases del sindicalismo oficial. Comenzaría además la dinámica en la que el gobierno otorgaba concesiones a los sindicatos si éstos se portaban de manera sumisa y acataban las condiciones de la CROM.

Una vez destituido Carranza, Adolfo de la Huerta fue designado como presidente interino y pese a que su presidencia fue corta, los alcances que tendría en materia laboral y de relaciones internacionales serían significativos. En 1921 se convocó a elecciones para encontrar al sucesor de De la Huerta, como era de esperarse Obregón ganó las votaciones.

El sindicalismo oficial liderado por la CROM y su intolerancia hacía cualquier ideología que difiriera de ella, suscitarían la creación de la Confederación General de Trabajadores. Fundada en 1921, ésta se encontraba conformada por en mayor número por los anarquistas, quienes decidieron buscar una alternativa a la CROM pues, era evidente que en ella ya no había cabida para la ideología anarquista.

Comparada con la CROM, la CGT tendría pocos adeptos aunque ello no eliminaría los temores de Luis Napoleón Morones, máximo dirigente de aquella confederación, quien haría lo necesario para debilitarla. El sindicato tranviario constituiría la principal base de apoyo de la CGT pues, tenía la capacidad de trastocar la dinámica de la ciudad de México si sus intereses así lo requerían.

Con el tiempo, la estabilidad política con la que el gobierno obregonista contaba tendría problemas pues, ya no sólo se enfrentaba al clero, a villistas y zapatistas, sino que ahora tenía que sobrellevar la rebelión delahuertista. Ante ello, fue fácil que Calles ganara las elecciones de 1924, pues se encontraba apoyado por Obregón. Heredero de las prácticas populistas y del control que el Estado ejercía sobre la CROM parecía que todo sería fácil para Calles, sin embargo, tendría que afrontar la rebelión cristera. Calles decidió responder poniendo en práctica la Ley Calles.

Con intención de reelegirse, Obregón decidió mediar el conflicto pues, lograr el fin de la cristiada era algo esencial si pretendía llegar a la presidencia. Calles se opuso a la intervención de Obregón y del embajador estadounidense Dwight W. Morrow. Morones, demostró ser un gran aliado de Calles al hacer evidente su descontento ante la reelección de Obregón. Es importante señalar, que tras esta acción, Morones se mostró incongruente pues, con anterioridad había sido él uno de los principales aliados de la primera administración de Obregón.

La muerte de Obregón, convino de sobremanera a Calles pues, ahora sería él quien ocuparía el puesto de jefe máximo en la política nacional. Otras elecciones fueron necesarias para colocar a Portes Gil en la presidencia, aunque como es bien sabido Calles dirigiría todas las acciones que la nueva administración había de llevar a cabo. De este modo comenzaría la etapa conocida como el Maximato, en la cual las relaciones entre el Estado y el movimiento obrero seguirían estables.

El sindicalismo oficial fue ganando terreno gracias a que la CROM y su sucesora la CTM se encargaron de alinear a los sindicatos obreros bajo el control estatal. Por su parte y ante el sindicalismo oficial, la CGT perdió terreno hasta verse obligada a alinearse en las filas de la CTM. El pacto COM-Carranza fue el fin del sindicalismo independiente y más aun del anarcosindicalismo, además de dar la pauta para la dinámica en la cual el gobierno otorgaba concesiones a los sindicatos que se alineaban a los intereses de éste y, que reprimía a los sindicatos que se negaban a hacerlo.

Finalmente podemos señalar que, el movimiento obrero ha sido de gran importancia para la política nacional pues, contar con el apoyo de los obreros y mantenerlos bajo el control estatal significó la estabilidad que los gobiernos posrevolucionarios requerían. Ante ello, cualquier organización que fuera en contra de los intereses del sindicalismo oficial debía ser eliminada. Claro ejemplo de esta política, fue la facilidad con la que el gobierno de Calles permitió la implementación de los camiones como medio de transporte en la ciudad de México. Conciente de que esta decisión provocaría el debilitamiento del sindicato tranviario y por ende de la CGT dado que éste fue uno de los principales soportes de dicha confederación, el gobierno no dudo en apoyarlo.

## Capítulo 3

Y es que el anarquismo caló hondo. [...] Llegó hasta obreros, indígenas y campesinos; propició huelgas, instigó revueltas y luego, cuando sus líderes fueron hechos prisioneros, reprimidos violentamente, silenciados... abandonó las sendas de la Historia, con mayúscula, y se instaló en los sótanos de la otra historia, la que aún espera, allende las fronteras y los límites, para ser contada.<sup>112</sup>

### **Organización sindical del gremio tranviario y el importante papel de su tendencia anarcosindicalista.**

El sindicalismo en México comenzó a figurar como una de las principales formas de organización obrera durante las tres últimas décadas del siglo XIX. A diferencia de los gremios, donde se agruparon los productores de bienes como los sastres, panaderos, sombrereros, etc., los sindicatos organizaron tanto a este sector productivo como a prestadores de servicios.

Otro punto en el que difirieron los sindicatos de los gremios fue el objetivo por el que luchaban. Mientras los gremios velaban por satisfacer necesidades básicas de sus miembros, los sindicatos fueron más allá al pretender garantizar derechos a los trabajadores y mejoras en sus condiciones laborales.

Es importante señalar que con el tiempo, los sindicatos en México optaron por distintas ideologías entre las que se pueden mencionar al comunismo y anarcosindicalismo como algunas de las más importantes. A la par de éstos y traicionando a menudo los estatutos sindicales, surgieron el sindicalismo oficial, producto de los intereses gubernamentales de las administraciones posrevolucionarias.

El papel servil de la Confederación Regional de Obreros Mexicanos CROM, fundada en 1918, ha sido señalado por diversos autores,<sup>113</sup> siendo

---

<sup>112</sup>Belinda Arteaga Castillo. *La escuela racionalista de Yucatán. Una experiencia mexicana de educación anarquista (1915-1923)*. México, Universidad Pedagógica Nacional, 2005. p. 12.

<sup>113</sup> Francoise R. Chassen de López, Barry Carr y Pablo González Casanova, señalan que la principal función de la CROM consistía en mantener alineados a los sindicatos, de tal manera

así principal ejemplo de la manipulación estatal sobre el movimiento obrero mexicano.

Pese a las represalias ejercidas en contra de los sindicatos que se negaban a alinearse bajo la tutela del Estado, surgió en 1921 la Confederación General de Trabajadores (CGT). Regida bajo los estatutos anarcosindicalistas fungió como la principal opositora de la CROM. Como ya lo decíamos, panaderos, telegrafistas, telefonistas, textiles, tranviarios entre otros, formaban la CGT. Sin embargo, los tranviarios constituían una de las principales bases de apoyo de la confederación, ya que siendo los tranvías el medio de transporte por excelencia de la ciudad de México, su influencia coercitiva era amplia.

Un objetivo central de esta investigación es explicar que la desaparición de los tranvías no debe entenderse sólo como el resultado de la necesidad de contar con un transporte más rápido y moderno en la ciudad de México. Sin pretender restarle importancia a estas causas, que consideramos de gran importancia, nuestro objetivo va más allá, pues argumentaremos que el interés político de controlar al movimiento obrero eliminando a las organizaciones que se opusieran al sindicalismo oficial tuvo la misma valía si de la desaparición de los tranvías se trata.

### **Evolución y combatividad de la organización tranviaria.**

Hemos señalado que las primeras formas de organización adoptadas por los trabajadores de la ciudad de México fueron los gremios, que en su mayoría agrupaban a los productores de bienes. Los tranviarios no formaron un gremio pero ello no fue un obstáculo para organizar numerosas huelgas durante las últimas décadas del siglo XIX.

Cabe señalar que, en su mayoría, estos movimientos fueron motivados por los bajos salarios que los trabajadores recibían y las exigencias que la Compañía de Tranvías de México les imponía. El uso de

---

que su aptitud servil hacía el gobierno fue siempre evidente.

uniformes era obligatorio, así como la compra de éstos en un lugar y precio determinados por la Compañía y el trabajo nocturno de los trabajadores.<sup>114</sup>

Sin embargo, al no contar con una organización fuerte que los respaldara, los tranviarios realizaban huelgas cortas debido a las dificultades que tenían que enfrentar entre las que se encontraba lidiar con grupos de choque conocidos como rompeshuelgas.

Al final del porfiriato, la lucha tranviaria se agudizó aún más, pues los representantes de la Compañía de Tranvías de México tuvieron carta abierta del gobierno para seguir cometiendo arbitrariedades.

Ante ello, las huelgas de los tranviarios se quedaron sólo en conatos pues, “si bien las huelgas fueron numerosas y a veces muy intensas durante el porfiriato, eran en muchos casos espontáneas y no eran respaldadas y preparadas por una organización sindical o gremial sólida.”<sup>115</sup>

**La primera huelga tranviaria liderada por la Sociedad Mutualista de Empleados de Tranvías de la Ciudad de México (SMETCM).  
(Del 3-8 de julio de 1911) <sup>116</sup>**

Con la llegada de León de la Barra a la presidencia, las organizaciones sindicales creyeron que al fin serían apoyados por el ejecutivo, sin embargo dicho apoyo nunca les fue concedido. La llegada de Madero al poder hizo evidente que las condiciones del movimiento obrero seguirían un mismo orden, es decir, adoptando los mismos cánones que durante el porfiriato debido a que Madero no se preocupó por establecer las condiciones necesarias para que la situación laboral de los trabajadores cambiara.

Esta realidad exigió la formación de una organización más sólida entre los tranviarios; hacerlo significó crear un clima de seguridad y

---

<sup>114</sup>Miguel Rodríguez, hace un detallado análisis de las exigencias que la Compañía imponía a los trabajadores, las cuales en su mayoría resultaban exageradas. Miguel Rodríguez. *Los tranviarios y el anarcosindicalismo en México (1920-1925)*, Puebla, Universidad Autónoma de Puebla. 1980.

<sup>115</sup>*Ibid.* p. 138.

<sup>116</sup>*Ibid.* pp. 222-224.

hermandad entre ellos, además de fortalecerlos como equipo. Fue así como surgió la Sociedad Mutualista de Empleados de Tranvías de la Ciudad de México (SMETCM) fundada en 1911.<sup>117</sup>

No obstante y pese a haber surgido a destiempo, pues el movimiento sindicalista había nacido entre 1906-1908,<sup>118</sup> la SMETCM se erigió fuertemente alcanzando altos niveles de combatividad en corto tiempo.

La principal fortaleza de la SMETCM, así como de las posteriores organizaciones que agruparon a los tranviarios, fue sin duda el enorme peso que éstos tenían en cuanto a la movilidad de la ciudad. Es decir, su función dentro de la dinámica citadina iba más allá de sólo transportar pasajeros puesto que también transportaban carga y fungían como carrozas fúnebres.

Al respecto, Georg Leidenberger señala que:

Ningún otro servicio urbano fue tan esencial para la vida privada y pública como el tranvía.

Los momentos en que la política del transporte adquirió más urgencia y visibilidad fueron cuando los tranvías no circulaban por las calles y avenidas por la ciudad, lo que ocurrió principalmente durante las huelgas laborales. [...]

Queda claro que las huelgas tranviarias de entre 1910 y 1920 afectaron profundamente la vida de la ciudad. No sólo paralizaron, al menos en parte, el servicio de transporte, sino que afectaron más ampliamente el orden de la ciudad.<sup>119</sup>

Los paros efectuados por los tranviarios no sólo afectaban la dinámica capitalina sino que además perjudicaban la economía y el saneamiento de ésta. Muestra de ello son dos notas editoriales publicadas en julio y octubre de 1911, respectivamente:

4 de julio de 1911

Editorial.

La paralización del tráfico y la huelga.

De gran sensación ha sido la huelga de conductores, motoristas é inspectores de la Compañía de Tranvías, iniciada ayer á las doce de la mañana. Y tal sensación la ha

---

<sup>117</sup>Barry Carr. *El movimiento obrero y la política en México 1910-1920*, México, Era- SEP Setentas, 1976. p. 611.

<sup>118</sup>Francoise R. Chassen de López. *Lombardo Toledano y el movimiento mexicano (1917-1940)*, México, Extemporáneos, 1977. p.19.

<sup>119</sup>Georg Leidenberger. "Las huelgas tranviarias como rupturas del orden urbano, de 1911 a 1925", en *Formas de descontento y movimientos sociales, siglos XIX y XX*. José Ronzón y Carmen Valdez (Coordinadores), México, UAM-Azcapotzalco, 2005. p. 141 y 154.

producido movimiento semejante porque afecta muchos intereses de la capital y por qué á lo que parece, ha sido organizado con rara perfección, tanto más rara, cuanto que tales movimientos, de llevarse a cabo en México, resultan siempre desordenados, si no es que, al fin y á la postre, se convierten en verdaderos atentados contra la propiedad.

Ante todo, reconozcamos el absoluto derecho en que están los empleados de la Compañía de Tranvías para no seguir trabajando si no se remuneran equitativamente sus servicios, y el no menos absoluto en que se halla la Compañía para pagar como le parezca conveniente a los individuos que le sirven.

[...] En efecto el salario que perciben los servidores de la mencionada empresa, son exiguos si se les compara con los rendimientos que ésta obtiene. Poderosa, rica sin competencias de ningún género y gozando de cuanta franquicia la (sic) fuera humano desear, la Compañía de Tranvías jamás se ha preocupado por el bien estar al menos relativo, de sus empleados.

[...] Quien ha provocado la huelga, pues, ha sido la propia compañía con sus malos manejos. Que aquella perjudica grandemente a los intereses de la capital y a su movilidad y de sus contornos, por lo cual aquellos protestan; ocasiona también graves prejuicios no solamente al comercio sino á la industria misma, y, en cierto modo, a cuanta empresa se encuentra radicada aquí, no cabe dudarlo.<sup>120</sup>

10 de octubre de 1911

Nota editorial

“Las huelgas”

Tras los motoristas y conductores de tranvías, siguieron los cocheros; los panaderos también pensaban en secundar las huelgas y otros gremios de trabajadores se aprestaban a seguir la corriente.

El problema, con este enorme paro adquiría proporciones alarmantes, tomando un caria (sic) social digno de estudio, dos perjuicios que la capital adquirirá con tales huelgas, sería tanto más de consideración, cuanto más delicada y difícil es nuestra situación general.

La carestía de los comestibles; su precio elevado; las dificultades para las comunicaciones; la baja de nuestros valores: la ansiedad general en espera de una solución satisfactoria, que calme los ánimos; todo se confabula fatalmente, en contra de nuestra tranquilidad y de nuestro bienestar.<sup>121</sup>

Fue también en 1911 cuando inició una ola de huelgas que barrió todo el país, la cual tuvo como unas de sus principales exigencias: el aumento de salarios, la disminución de jornada de trabajo y la abolición de algunas prácticas administrativas hostiles a los obreros.<sup>122</sup>

En la huelga que los tranviarios iniciaron en ese año, incluyeron también estas peticiones, aunque los verdaderos detonantes fueron de nueva cuenta las exigencias que la compañía imponía a los trabajadores,

---

<sup>120</sup> “Editorial. La paralización del tráfico y la huelga”, en *La actualidad*. 4 de julio de 1911. Página 7.

<sup>121</sup> “Editorial. Las huelgas”, en *El Demócrata*. 10 de octubre de 1914. página 3.

<sup>122</sup> Barry Carr. *Op. Cit.* p. 48.

como el pago de los materiales que sufrieran algún desperfecto, y la compra de uniformes en el establecimiento conocido como “La Bella Jardinera”. Como ejemplo veamos esta lista recuperada por Robles Gómez:

“Para ingresar como motorista, conductor o inspector, se necesitan los siguientes requisitos y solventar las cantidades que mencionaremos:

Por un uniforme	\$ 18.50
Por una cachucha	\$ 1.75
Por una placa	\$ 4.00
Una fianza	\$ 5.00
Un perforador	\$ 2.50
Botones metal	\$ 1.00
	\$ 31.75” <sup>123</sup>

Los requisitos que se exigía a los trabajadores no eran nada razonables, si se comparan con el salario que éstos percibían. De la Torre Villar señala que aunado a lo anterior “la retención de 14 días de raya, parece haber sido de las causas inmediatas del problema en la Compañía de Tranvías en junio de 1911.”<sup>124</sup>

Iniciada el 2 de julio de 1911 y concluida el 8 de julio del mismo año, esta huelga estuvo plagada de arbitrariedades y violencia por parte de la Compañía, pero también del Gobierno Federal. Con ello Madero mostró intolerancia hacía el movimiento obrero.

Cabe señalar que, el uso de rompe huelgas y esquiroles durante el porfiriato fue criticado por Madero y otros detractores de la administración porfiriana, sin embargo, una vez en la presidencia Madero no dudó en hacer uso de esta táctica.

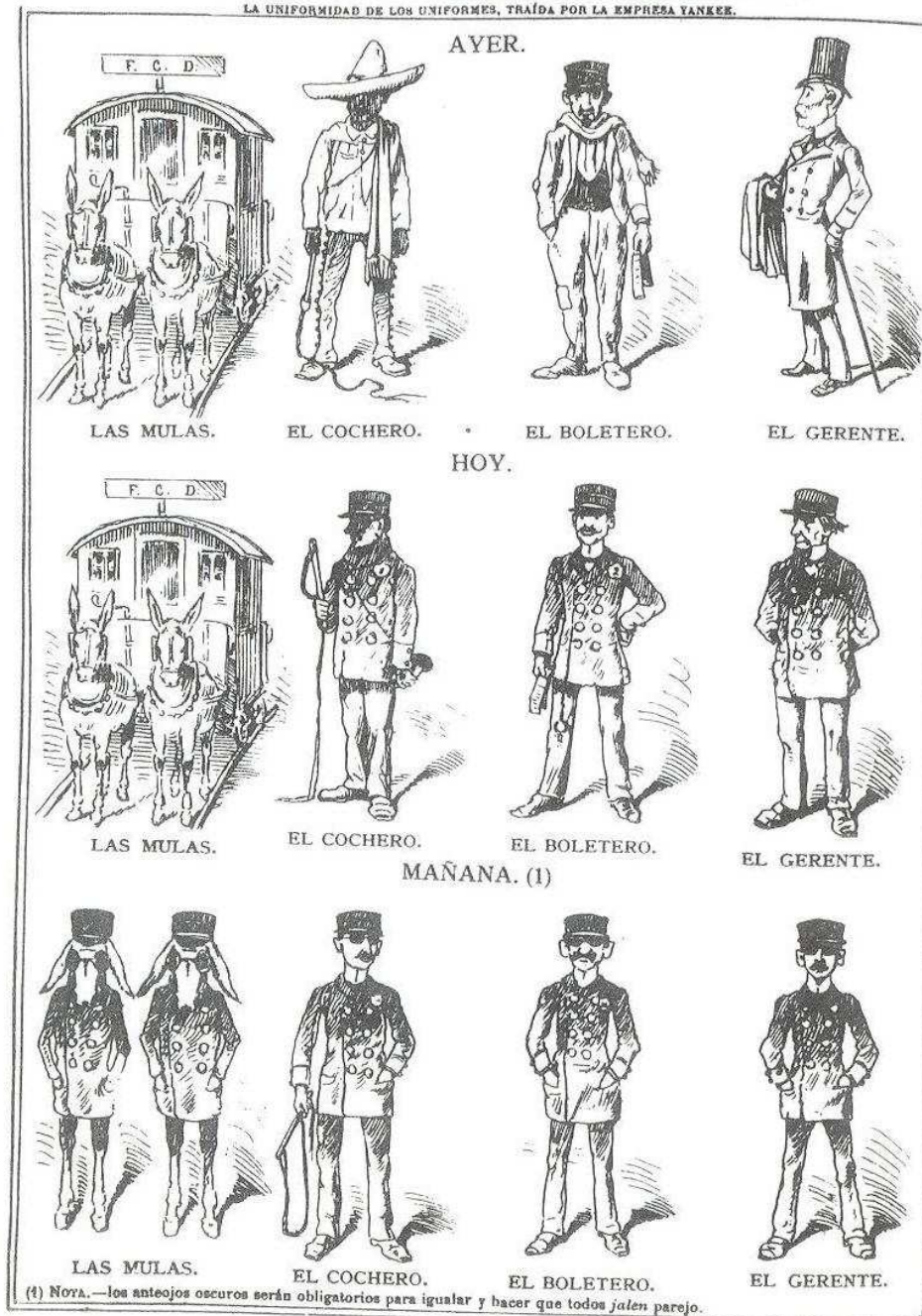
---

<sup>123</sup>Jorge Alfredo Robles Gómez. *Huelga tranviaria y motín popular*, Toluca, Universidad Autónoma del Estado de México, 1981. p. 20.

<sup>124</sup>Ernesto de la Torre Villar. “Notas para la historia del trabajo y de las telecomunicaciones en México: la Compañía de Tranvías y las luchas obreras 1900-1945”, *Humanitas*, Monterrey, Universidad de Nuevo León, 1974. p. 676.

## En los Ferrocarriles del Distrito.

LA UNIFORMIDAD DE LOS UNIFORMES, TRAÍDA POR LA EMPRESA YANKEE.



III.1 Las exigencias de uniforme que la Compañía de Tranvías de México hacía a sus empleados no pasaron desapercibidas por la opinión pública. "En los Ferrocarriles del Distrito. La uniformidad de los uniformes, traída por la empresa yankee." En, *El Hijo del Ahizote*, julio de 1898.

La huelga tranviaria de 1911 no se vio exenta de estas políticas, tan sólo en el enfrentamiento acontecido el 6 de julio hubo graves

encontronazos entre los esquirols, los tranviarios y el pueblo que los apoyaba. Rodríguez Robles relata el acontecimiento de la siguiente manera:

Jueves 6 de julio. La mañana empieza caliente. [...] Desde las nueve de la mañana se encuentran en la Indianilla tres comandos de a caballo al mando de Anastasio Bravo, mejor conocido como "Pedro el cruel". El primer tren sale a las 9:40 con 20 jinetes a galope acompañándolo.

El pueblo se lanza sobre las vías y acompaña los silbidos con piedras. [...] En la esquina de Arcos de Belén y la calzada de Hospital General se da la primera carga: Cintos en mano, los "cosacos" efectúan su trabajo. [...] Más de cuarenta heridos [...] y varios detenidos, entre ellos Alberto Sotelo, vicepresidente del comité de huelga."<sup>125</sup>

Pese a haber contado con la solidaridad de diversas asociaciones obreras, esta huelga duró menos de una semana con lo que fue claro que la fortaleza de la SMETCM aún era incapaz de amortiguar la represión desatada por las autoridades y la empresa.



ga.—El señor inspector general de policía hablando con los huelguistas en la espalda de Belén.

III.2 El miedo fue otro de los medios que utilizaron la empresa y el gobierno en contra de los tranviarios, ante ello el jefe de la policía cita a los huelguistas a espaldas de la cárcel de Belén, con la intención de amedrentarlos. "El señor inspector general de la policía hablando con los huelguistas en la espalda de Belén", en *La actualidad*. 6 de julio de 1911.p.7.

<sup>125</sup> Jorge Alfredo Robles Gómez. *Op. Cit.* p. 38.

Las represalias ejercidas por la Compañía de Tranvías de México en contra de los huelguistas, dejaron como saldo el despido de más de 100 empleados y la prohibición para formar sociedades mutualistas al interior de la Compañía de Tranvías.<sup>126</sup> Los tranviarios no sólo fracasaron en su intento de huelga pues, ninguna de las demandas que habían planteado al inicio de la huelga fue cumplida.



IV.1 Los soldados vigilaban la salida de los primeros tranvías luego de las huelgas, en ocasiones esta práctica se extendía por varios días. "Salida del primer tren, ayer a medio día, vigilada por los gendarmes montados", en *La actualidad*. 6 de julio de 1911.p.9.

Es probable que la decisión de prohibir la creación de sociedades mutualistas haya obedecido a que, concientes del poder de convocatoria de los tranviarios, los representantes de la Compañía de Tranvías decidieron no arriesgarse a que la SMETCM alcanzara mayor protagonismo dentro del sindicalismo, ya que ésta comenzaba a figurar en el escenario nacional. Como ya señalamos en el capítulo dos, con el tiempo las sociedades mutualistas dejaron de ser una opción viable para conseguir mejoras laborales.

<sup>126</sup> Miguel Rodríguez. *Op. Cit.* p. 143.

No obstante, la fundación de sindicatos al interior de organizaciones como la de los tranviarios no fue fácil. Como señalamos la compañía había prohibido toda clase de organización entre los tranviarios y el gobierno era intolerante ante las organizaciones sindicales.

Otro punto que desfavoreció a los tranviarios fue su tendencia anarcosindicalista pues el gobierno era conciente de los alcances peligrosos que esta tendencia tenía. Para comprender mejor las bases ideológicas del anarcosindicalismo, vale la pena hablar de la escuela racionalista cuyas enseñanzas contribuyeron a formar el pensamiento de los trabajadores anarcosindicalistas.

### **La Escuela Racionalista y su influencia dentro del anarcosindicalismo en México.**

Como ya hemos mencionado, el primer ideólogo del anarquismo en México fue Plotino Rhodakanaty<sup>127</sup>. Más tarde durante el porfiriato los hermanos Flores Magón pusieron en práctica la ideología anarcosindicalista. Ricardo y Enrique fueron hijos de Teodoro Flores, un militar de carrera, que tras dificultades con Porfirio Díaz se encargó de fomentar en sus hijos el odio hacía éste.<sup>128</sup> Influidos por su contexto, los Flores Magón decidieron afiliarse a la corriente anarcosindicalista, a la cual habían podido acceder a través de los escritos de Kropotkin, Tolstoi, Fourier, Owen, Blanc y Bakunin.<sup>129</sup> Mediante el periódico *El hijo del Ahuizote* dieron a conocer su postura respecto de la dictadura porfirista, lo que les valdría la persecución y el acoso del gobierno.

Bajo estas circunstancias, los Flores Magón salieron al exilio desde donde editaban el periódico *Regeneración*. Aun cuando su influencia seguía presente en el contexto mexicano alguien más debía dirigir el destino de la tendencia anarcosindicalista.

---

<sup>127</sup>Ver capítulo 2, donde se detalla el importante papel de Plotino Rhodakanaty en la influencia anarquista en México.

<sup>128</sup>Hilario Topete Lara. "Los Flores Magón y su circunstancia", en *Contribuciones desde Coatepec*, no. 008, año enero-junio 2005, pp.71-103. Universidad Autónoma del Estado de México. en, <http://redalyc.uaemex.mx/redalyc/pdf/281/28100806.pdf> Página visitada el 19 de julio de 2010.

<sup>129</sup>Ibid.

Fue así como Amadeo Ferrés continuó poniendo en práctica los estatutos anarcosindicalistas. Ferrés era de origen catalán y como la mayoría de los emigrados de España, llegó a México exiliado. Es muy poca la información que existe sobre su vida, no obstante su importante papel dentro de la Confederación Tipográfica de México (CTM)<sup>1</sup> es mencionada en la vasta bibliografía del movimiento obrero mexicano.<sup>130</sup>

Hemos querido rescatar la descripción que hace Fernando Córdova Pérez sobre Amadeo Ferrés:

[...] venía de España, traía consigo la experiencia de las luchas del proletariado europeo y en su cerebro las lecturas de los ideólogos socialistas de la época, ya familiares entre los obreros de esas tierras. Pertenece a esa corriente de emigrados que, deportados por su voluntad, traspasaban continuamente las fronteras de América Latina con el afán de propagar el ideal anarquista a todos los proletariados de la tierra, fenómeno muy común en los orígenes del movimiento obrero latinoamericano.<sup>131</sup>

La CTM<sup>1</sup>, cuya fundación tuvo lugar en 1911, sirvió a Ferrés para fortalecer la tendencia anarcosindicalista. Al frente de ella logró que el anarcosindicalismo se propagara a nivel nacional. Como consecuencia se hizo necesaria la creación de un órgano más fuerte, que además mostrara los alcances que había logrado alcanzar la tendencia anarcosindicalista. Fue así como surgió la Confederación Nacional de Artes Gráficas (CNAG).

Es importante mencionar que, el anarquismo propuesto por Ferrés se apegaba a la Escuela Racionalista como un sistema libre de la influencia gubernamental u de cualquier otra ideología, “sin sombra sobre la teológica o política que pudiese acompañarla.”<sup>132</sup>

Así pues, la Escuela Racional es una escuela por el trabajo, que forma hombres libres y fuertes que llevan como norma económica la ciencia y una moral solidaria como guía de la socialización que es la que privará en el porvenir en una colectividad única, sin amos, salarios y fronteras. [...] Es necesario que tenga como principio básico la libertad, que es lo único y lo más grande que tiene el hombre y

---

<sup>130</sup>Nos referimos a los libros de John Hart, Barry Carr, Jacinto Huitrón y Rosendo Salazar.

<sup>131</sup>[http://www.archive.org/stream/ElmovimientoAnarquistaEnMexico1911-1921\\_djvu.txt](http://www.archive.org/stream/ElmovimientoAnarquistaEnMexico1911-1921_djvu.txt) página visitada el 15 de diciembre de 2009.

<sup>132</sup>John. M. Hart. “Anarquismo, la clase obrera y las fases iniciales de la revolución”, en *El anarcosindicalismo y la clase obrera mexicana*. 1860-1931, México, Siglo XXI, 1980. p. 153.

debe cultivarla con un supremo ardor y cuidado desde la infancia para conceptuarse un ser racional.<sup>133</sup>

El objetivo de la Escuela Racionalista fue propagar los principios anarcosindicalistas, los cuales se basaban en la actuación libre sin represión, guiada sólo por la opinión de la comunidad y del sentido común, alejada del sometimiento y las restricciones pero, sobre todo fungió como el móvil que logró concientizar a la clase obrera, de modo tal que lograra fortalecerla.

Ferrés consideraba que “los propios gobiernos que antes se empeñaban en mantener ignorantes al pueblo ahora han cambiado de táctica porque necesitan individuos, instrumentos de trabajo, obreros más perfeccionados para que fructifiquen las empresas industriales y capitales a ellas dedicados.”<sup>134</sup> Ante ello, era necesaria la implementación de una escuela que, como la racionalista pudiera crear conciencia en la clase obrera, ya que:

La escuela racionalista será la que conserve en el hombre las facultades de querer, pensar, idealizar, esperar. La que esté basada únicamente en las necesidades naturales de la vida y la que permita que estas necesidades se manifiesten libremente, la que facilite lo más posible el desarrollo y la efectividad de las fuerzas del organismo para que todas se concentren sobre un mismo objetivo exterior: la lucha por el trabajo para la realización que reclama el intelecto.<sup>135</sup>

Una de las principales innovaciones de la escuela racionalista, consistió en su interés por integrar a las mujeres. A diferencia de Joseph Pierre Proudhon, un importante representante del anarquismo, quien “rechazaba por completo las ideas feministas, y opinaba que las mujeres debían permanecer en el hogar, ocupadas en las obligaciones propias del ama de casa y en la educación de sus hijos”,<sup>136</sup> Ferrés apoyaba la

---

<sup>133</sup>Antonio Betancourt Pérez. “La pedagogía del anarquismo en México. La Escuela Racionalista”, en *Estudios y ensayos*, Vol. II, núm. 4, abril-junio, Mérida, 1969. pp. 53 y 54.

<sup>134</sup>Belinda Arteaga Castillo. *Op. Cit.* p. 106

<sup>135</sup>*Ibid.* 112.

<sup>136</sup>*Subvoce* Proudhon en, *Enciclopedia Internacional de las Ciencias Sociales*. Tomo 8, Dirigida por David L. Sills, Madrid, 1976. p. 593.

educación mixta dentro de la escuela racionalista. “La misión de esta escuela era “hacer que los niños y niñas lleguen a ser personas instruidas, verídicas, justas y libres de todo prejuicio.”<sup>137</sup>

La influencia de la escuela racionalista tuvo gran aceptación entre las agrupaciones anarquistas. Una de las más importantes fue el periódico *Regeneración*, cuya dirección, aun desde el exilio, estuvo a cargo de los Flores Magón. En él, eran constantes los desplegados que los simpatizantes anarquistas publicaban para exaltar las bondades de la escuela racionalista.

“Mujeres, eduquemos a nuestros hijos en la Escuela Racionalista”  
Sólo así haremos de su cerebro una inexpugnable fortaleza en la que no puedan penetrar los tres zánganos que aspiran á apoderarse de él para embrutecerlo y explotarlo siendo los mencionados zánganos, el Estado, el Clero y el Capital, trinidad que funda sus pretendidas superioridades en la ignorancia de las masas populares y en el dinero amontonado en sus cajas, fruto del robo al obrero productor.<sup>138</sup>

La escuela racionalista tuvo gran auge en el estado de Yucatán donde fue adoptado como sistema de enseñanza en algunas escuelas durante dos periodos. El primero abarcó de 1915 a 1918 y el segundo de 1922 y 1923. Cabe mencionar que, muchas de las bases de la escuela racionalista fueron retomadas por los fundadores de la COM, siendo la más importante el rechazo a cualquier relación con el gobierno.

Ya con una amplia área de influencia y gran aceptación dentro del movimiento obrero mexicano, la COM logró constituirse como la principal central obrera en México, situación que duró de 1912-1918.<sup>139</sup> Es importante señalar que desde sus inicios, la COM contó con la afiliación de los tranviarios de la ciudad de México, hecho que a la larga constituyó una de las mayores fortalezas del anarquismo y postuló al anarquismo como una de las ideologías mayoritarias dentro de la COM. De la influencia del gremio tranviario dentro de la COM hablaremos a continuación.

---

<sup>137</sup> Belinda Arteaga Castillo. *Op. Cit.* p. 108

<sup>138</sup> Blanca De Montecarlo. “Mujeres, eduquemos a nuestros hijos en la Escuela Racionalista”, en *Regeneración*, 22 de febrero de 1913. Página 3.

<sup>139</sup> Chassen de López Francoise R. *Lombardo Toledano y el movimiento mexicano (1917-1940)*, México, Extemporáneos, 1977. p. 21.

## **El papel del gremio tranviario dentro de la Casa del Obrero Mundial.**

La inestabilidad que el movimiento obrero vivía y las represalias de las que era objeto por parte del gobierno maderista, motivaron la creación de un organismo sindical que fortaleciera su unidad, dicho organismo llevó por nombre Casa del Obrero Mundial (COM). La COM figuró no sólo como organización sindical ya que, entre sus estatutos también se encontraba el fungir como centro de divulgación de informes y consultas sobre la organización obrera.<sup>140</sup>

Fundada en 1912, ésta agrupó a su interior diversas ideologías, entre las que se encontraban el socialismo, el comunismo y el anarcosindicalismo. Esta última, representó la tendencia dominante dentro de la COM y forjó su carácter combativo. Dicha ideología planteaba una estructura económica “basada en el sindicato, el cual a través de organizarse en federaciones y agruparse éstas en una confederación general, pensaba reorganizar la sociedad. Para ello se valía de acciones directas<sup>141</sup> y revolucionarias, cotidianas, que [llevarán] finalmente a la huelga general, con la que se consolidará la revolución social.”<sup>142</sup>

Empero, con el tiempo los dirigentes de la COM que en su mayoría pertenecían a la clase pequeño burguesa, fueron reformando el anarquismo de tal modo que los estatutos de dicha ideología se fueron moldeando, es decir se alejaron de una postura radical a cambio de otra más negociadora.

---

<sup>140</sup>Barry Carr. *Op. Cit.* p. 46.

<sup>141</sup>El término “Acción directa” refiere “al activismo político que tiene por objeto hacer de inmediato una diferencia en una situación, a través de una variedad de medios. A diferencia de la acción indirecta como la participación en las elecciones, la acción directa a menudo tiene un impacto inmediato a través de obstruir las actividades previstas o las prácticas comerciales, y también da a conocer el tema en cuestión. Hay muchas maneras de participar en la acción directa, que van desde las manifestaciones ilegales, legales y de [sabotaje](#), en

<http://translate.google.es/translate?hl=es&langpair=en|es&u=http://www.wisegeek.com/what-is-direct-action.htm>.

<sup>142</sup>Guillermina Baena Paz. *La Confederación General de Trabajadores (1921-1931) Antología*, México, Centro de Estudios Históricos del Movimiento Obrero Mexicano (CEHSMO), 1982. p. 8.

La COM “progresó” de un anarcosindicalismo que promovió la espontaneidad y disminuyó la importancia del “elemento consciente” (que según Lenin “equivale –en absoluto independientemente de la voluntad de quien lo hace– a fortalecer la influencia de la ideología burguesa sobre los obreros”) a un anarcosindicalismo *tradeunionista* (reformista) que otra vez en las palabras de Lenin, “implica precisamente la esclavización ideológica por parte de la burguesía”.<sup>143</sup>

No obstante, dichos cambios no provocaron la deserción de los sindicatos anarquistas, entre los que se encontraba el tranviario pues, aun cuando había reformulado sus estatutos se encontraba fuertemente constituida y representaba una alternativa en la estructura del movimiento obrero.

Aún con estos cambios en el anarquismo, el peso de la COM siguió incomodando al sindicalismo oficial que emergió con los años y que fue muy bien representado por la Confederación Regional de Obreros de México (CROM).

En tanto, el gremio tranviario se encargó de fortalecer a la COM pues la capacidad de paralizar la ciudad que éste le confirió a la Casa, significó una de sus mayores fortalezas. La capacidad a la que hacemos referencia era evidente en cada una de las huelgas que los tranviarios llevaban a cabo, hecho que no pasó desapercibido por los representantes de la Compañía de Tranvías de México y por el propio gobierno.

Con el tiempo, las disputas entre Madero y el movimiento obrero se agudizaron. Aunado a ellas la administración maderista tuvo que encarar dificultades con Villa y Zapata pero, principalmente con diversas facciones de la milicia siendo la representada por Victoriano Huerta con “La Decena Trágica” la que terminaría por arrancarle la vida al denominado “apóstol de la democracia mexicana.”

Como es de suponer, durante la Decena Trágica la mayoría de los tranvías dejaron de prestar sus servicios, pues casi todas las rutas tenían como punto de partida el zócalo capitalino. El Palacio Nacional se

---

<sup>143</sup>Francoise R. Chassen de López. *Op. Cit.* pp. 22 y 23.

encontraba controlado por los golpistas y dado que su distancia con el zócalo es nula, la circulación de los tranvías se hacía todavía más difícil.

Con los días, la inestabilidad alcanzó por completo a la ciudad ocasionando un periodo de carestía, en el cual los insumos básicos comenzaron a escasear y la Compañía de Tranvías tuvo entonces que recortar las horas de trabajo a los tranviarios. “Con la Decena Trágica, en 1913, se interrumpió el servicio, por el cual la Compañía no pagó los salarios correspondientes a esos días.”<sup>144</sup>

Estos paros parciales de labores, no sólo resultaron en la retención de sueldo a los trabajadores de la Compañía de Tranvías, también provocaron la disminución de su poder adquisitivo que ya de por sí era bajo.

Por su parte, la COM se abstuvo de hacer declaraciones referentes al asesinato de Madero pues hacerlo hubiera significado participar políticamente. Sin embargo, cuando Victoriano Huerta ocupó la presidencia, el clima de inconformidad dentro de la COM se fue agudizando provocando que su descontento se hiciera evidente.

La llegada de Carranza al poder el 16 de agosto de 1914, acabó con la actitud de abstinencia política de la que tanto alarde había hecho la COM. Diversas facciones políticas buscaron aliarse a ella, mostrando entonces una de las deformaciones que el anarquismo había sufrido ya que finalmente se unió a la facción política que más le convino. “La Casa del Obrero Mundial recibió prebendas y pruebas de interés por parte del grupo de militares de Sonora y Sinaloa.”<sup>145</sup>

Carranza sabía de los alcances de esta organización y ante lo problemático que le resultaban las facciones villistas y zapatistas, decidió buscar la manera de aliarse a la COM, pues hacerlo le dio una amplia ventaja sobre sus contrincantes.

---

<sup>144</sup>Miguel Rodríguez. *Los Tranviarios...*p. 144.

<sup>145</sup>*Ibid.* p. 146.

Obregón, quien contaba con todo el apoyo de Carranza, fue el encargado de lograr un acercamiento con la COM, además de hacerle llegar presentes como la sede del convento de Santa Brígida y otros edificios.<sup>146</sup>

Este fue el primer síntoma de clientelismo que presentó la COM pues con agrado recibió los obsequios gubernamentales. Quedó claro entonces que los intereses del gobierno se vieron satisfechos pues las concesiones que éste hacía a la COM iban en aumento. La inestabilidad que se vivía al interior de la Compañía provocó que la intención de crear una organización obrera entre los tranviarios emergiera con nueva fuerza. Los trabajadores de talleres y tráfico formaron la Federación de Empleados y Obreros de la Compañía de Tranvías de México (FEOCTM), el 7 de octubre (de 1914). Cabe mencionar que pese a ser una federación, la FEOCTM firmaba sus pliegos petitorios bajo la denominación de Sindicato de Obreros y Empleados de la Compañía de Tranvías de la Ciudad de México, debido a que su verdadera intención era formar un sindicato único, algo que hasta entonces les había sido imposible.

La primera de las acciones que llevó a cabo la (FEOCTM) fue la organización de una huelga cuyas exigencias fueron las siguientes:<sup>147</sup>

7 de octubre de 1914.

Sindicato de Obreros y Empleados de la Compañía de Tranvías de la Ciudad de México asociados a la “Casa del Obrero Mundial” piden que:

Sea reconocido el sindicato y que se paguen los salarios semanales de la siguiente manera:

Jefes de división:	.60 pesos.
Jefes de línea	.50 pesos
Inspectores y despachadores	.50 pesos
Motoristas	.45 pesos
Conductores	.40 pesos
Troleros y cambiadores	.25 pesos

Aunado a ello la petición de indemnización por accidente laboral.<sup>148</sup>

---

<sup>146</sup>Barry Carr. *Op. Cit.* p. 60.

<sup>147</sup>Queremos señalar que pese a que el desplegado señala que es el pago semanal, nosotros hemos cotejado este dato con el cuadro 3.1 (ver más adelante) y creemos que el pago se refiere a una hora de trabajo pues, incluso los precios de los productos básicos son acordes con el pago por hora y no por día.

<sup>148</sup>Archivo General de la Nación (en adelante AGN). Transportes Públicos, Caja 5 Exp. 7 Legajo 1.

La huelga estalló oficialmente el 8 de octubre de 1914 a las 12:20, los representantes de la compañía se negaron a cumplir con las peticiones de los trabajadores quienes “manifestaban que en lugar de ganar \$1.90 la compañía sólo les daba \$1.10” al día.<sup>149</sup>

La huelga contó con el apoyo de los miembros de la COM, el ayuntamiento de la ciudad de México y los miembros del periódico *El Demócrata*, quienes mostraron abiertamente su apoyo a los tranviarios.<sup>150</sup>

La huelga se prolongó por más de una semana por lo que Carranza decidió incautar la Compañía, cuyo capital binacional correspondía a una empresa inglesa y a una canadiense respectivamente. La incautación tuvo un papel trascendental para la política obregonista, lo cual analizaremos a continuación.

### **El peso político de la incautación de la Compañía de Tranvías para la administración carrancista.**

Como ya hemos señalado anteriormente, la México Tramways Company (Compañía de Tranvías de México) se constituyó a través de diferentes empresas que anteriormente habían conseguido la concesión del gobierno.

Cabe señalar que la Compañía de Tranvías de México poseía la Mexicana Light & Power, compañía que “controlaba la generación y distribución de la energía eléctrica en la región de la capital”<sup>151</sup>, por lo que su importancia había crecido considerablemente.

Ante ello, Venustiano Carranza decidió incautar la compañía el 12 de octubre de 1914. La incautación fue uno de los mayores aciertos dentro del gobierno carrancista ya que, ésta tuvo como principales objetivos, mostrar

---

<sup>149</sup>“A las 12:20 minutos de hoy, estalló la huelga de conductores y motoristas.”, en *El Demócrata*, 8 de octubre de 1914, p. 3.

<sup>150</sup>El 9 de Octubre de 1914 algunos miembros del ayuntamiento, publican en el *Demócrata* un desplegado en apoyo a los tranviarios, por su parte, el 10 de octubre del mismo año este periódico en su edición vespertina señalaba: “El demócrata apoya a la huelga, cediendo el producto de la edición del lunes 11 de 1914.”

<sup>151</sup> Miguel Rodríguez. *Los tranviarios...* p. 98.

que el gobierno se preocupaba por el movimiento obrero y controlar la capital política y militarmente, por ello:

Carranza apoyó a los trabajadores que buscaban el reconocimiento de un sindicato, que no era bien visto por los dueños de la Compañía de Tranvías de México, e intervino la empresa (que proporcionaba el servicio de transporte eléctrico público más eficiente de la época), Carranza se sirvió de este hecho para consolidar algunos de sus planes, y de fortalecer al Estado que tenía en ciernes.<sup>152</sup>

Esta decisión fue aceptada por la COM pues, como hemos señalado, el gremio tranviario era uno de sus principales pilares y al estar la Compañía de tranvías bajo el control estatal, tenía la falsa idea de lograr mejoras significativas para el movimiento obrero.

La incautación duró cinco años. Durante este tiempo la empresa fue administrada por los trabajadores, aunque ello no logró que los trabajadores adquirieran mejoras significativas en sus condiciones laborales, debido a las malas condiciones económicas que se vivían en la ciudad de México.

Tras *La Convención de Aguascalientes*, Carranza tuvo que hacer frente a sus numerosos detractores, entre los que emergían con gran fuerza las facciones villistas y zapatistas pues, lejos de mejorar sus relaciones los caudillos se habían declarado en su contra.

Las diferencias entre estos dos grupos fueron aún más claras tras la firma del pacto de Xochimilco el 4 de diciembre de 1914 y la forzada salida de Carranza de la ciudad de México con rumbo a Veracruz. Aunado a ello, la descontrolada emisión de papel moneda provocaba una gran inestabilidad en la dinámica económica de la ciudad de México.

### **La carestía de la ciudad de México en 1915.**

Consideramos importante contextualizar la situación en la que se encontraba la Ciudad de México durante el periodo que abarcó los últimos

---

<sup>152</sup> Javier Lazarín. *Venustiano Carranza y la búsqueda de su base de poder política propia. El caso de la intervención de la Compañía de Tranvías de México, 1914-1919*. Tesis de Maestría, Instituto Mora, México, 2002. p.2

seis meses de 1914 y todo el año 1915, ya que esta fue una de las etapas con mayores cambios en la historia de la ciudad de México.

Sin pretender un análisis profundo de las campañas militares que se vivieron al interior de la ciudad, sí queremos enfatizar que la ciudad de México fue uno de los escenarios más importantes y cambiantes durante la época revolucionaria, como ya señalamos en el capítulo segundo.

Aunado a ello el hambre y las epidemias ocasionaron el descontento de la población que día con día veía con angustia cómo se mermaba su poder adquisitivo. “1915 es un año largo e intensísimo, que va del segundo semestre de 1914 al primer semestre de 1916, y que se caracterizó por la desarticulación de los sistemas de abasto de alimentos, por la inflación monetaria y, sobre todas las cosas, por el hambre que en una magnitud todavía no esclarecida hizo presa de los habitantes de la capital de la República”.<sup>153</sup>

El escenario de guerra en que se encontraba la ciudad de México no daba señales de una pronta recuperación, por el contrario los problemas se agudizaban y en la capital del país había desabasto de los bienes de primera necesidad, por lo cual se nombró a 1915 como “El año del hambre”.

Como es de suponer el sector obrero sufrió graves reveses, ante ello y centrando nuestro interés en el gremio tranviario pretendemos hacer un pequeño comparativo entre el sueldo y el poder adquisitivo que tenía un tranviario durante los años 1914 y 1915. Para tal efecto, haremos uso de los indicios que hemos podido rastrear en las fuentes primarias, tratando de interpretarlos de la manera más objetiva posible, contrastándolos con otros datos que hemos tomado del historiador Rodríguez Kuri. No obstante, estamos concientes de los constantes cambios que se vivieron en este período, por ello sabemos que nuestra interpretación no es la única ni definitiva.

---

<sup>153</sup> Ariel Rodríguez Kuri. *Historia del desasosiego. La revolución en la ciudad de México, 1911-1922*, México, El Colegio de México, 2010.p. 141.

Según datos aportados por el representante de la Compañía de Tranvías de México S.A., en 1914 un empleado de la Compañía ganaba un promedio de \$1.8 pesos diarios si laboraba en la sección de tráfico y \$2.47 pesos si lo hacía en los talleres (cuadro 3.1),<sup>154</sup> mientras que el costo de algunos de los productos que formaban parte de la canasta básica eran los siguientes:

**Comportamiento del precio de algunos alimentos en a ciudad de México, septiembre de 1914- marzo 1916**

(pesos por kilogramo)

	3/09/14	02/15	19/05/15	5/06/15	1/09/15	5/09/15	20/01/16	3/03/16
Arroz	0.40	nd	2	2	2	1.60	2.33	1.7
Azúcar	0.33	0.50	1.25	0.95	2	1.80	2.81	3
Chile	Nd	nd	nd	Nd	3	2.50	5.7	nd
Frijol	0.13	0.25	0.75	0.80	1.50	1.20	2.02	1.60
Haba	Nd	nd	nd	Nd	0.90	0.80	1.32	0.80
Harina	Nd	nd	nd	Nd	2	1.80	1.91	Nd
Manteca	1.40	1.25	2.26	3	3.50	3.25	7.79	Nd
Maíz	Nd	nd	0.27	0.31	0.60 <sup>a</sup>	0.48 <sup>a</sup>	Nd	Nd
Sal	Nd	nd	0.30	0.70	0.60	0.50	0.81	0.50
Trigo	Nd	nd	0.31	0.49	nd	nd	Nd	nd
Leche	Nd	nd	nd	Nd	0.60 <sup>b</sup>	nd	1.19 <sup>b</sup>	nd

Fuente: Ariel Rodríguez Kuri. *Historia del desasosiego. La revolución en la ciudad de México, 1911-1922*, México, El Colegio de México, 2010.p. 172.<sup>155</sup>

**Cuadro 3.1 Cuotas por hora**

Tráfico	1914	1920	% [de aumento]
Conductores primer año	0.18	0.50	178%
Conductores segundo año	0.19	0.51	170%
Conductores tercer año	0.20	0.52	162%
Motoristas primer año	0.20	0.54	168%
Motoristas segundo año	0.22	0.56	154%
Motoristas tercer año	0.23	0.57	148%
Motoristas cuarto año	0.24	0.58	143%
Motoristas quinto año	0.25	0.62	147%
Inspectores	0.27	0.64	138%
Despachadores	0.27	0.80	198%
<b>Talleres</b>	<b>1914</b>	<b>1920</b>	
Carpinteros	De 0.15 a 0.35		De 0.29 a 0.75
Modelistas medidores	De 0.20 a 0.27 ½		De 0.40 a 0.70

<sup>154</sup>Hemos considerado estos valores tomando como fuente el cuadro 3.1, nos interesa resaltar que las cifras fueron proporcionadas por un representante de la Compañía de Tranvías de México S.A., por lo que probablemente se encuentren aumentadas dado que, una de las principales causas de la huelga de 1914 consistió en dar a conocer que la jornada diaria de un tranviario era pagada en \$1.10 diarios, y no en 1.90 como lo argumentaba la Compañía.

<sup>155</sup>Los precios manejados por Rodríguez Kuri durante septiembre de 1916 son semejantes a los aparecidos en la "Lista de precios para el 3 de septiembre de 1915" en *Demócrata* 12 de septiembre de 1915, página 8.

Preparadores	De 0.12 a 0.32 ½	De 0.31 a 0.70
Pintores	De 0.12 a 0.30	De 0.29 a 0.50
Armadores.	De 0.15 a 0.32 ½	De 0.29 a 0.75
Paileros	De 0.15 a 0.27 ½	De 0.29 a 0.75
Mecánicos reparadores	De 0.15 a 0.35	De 0.29 a 0.75
Generales	De 0.15 a 0.30	De 0.35 a 0.70
Fundidores	De 0.12 a 0.30	De 0.35 a 0.66
Reparación día	De 0.15 a 0.30	De 0.35 a 0.60
Reparación noche	De 0.15 a 0.30	De 0.45 a 0.96

Fuente: “Apuntes históricos del movimiento tranviario”, en *El popular*, 23 de diciembre de 1952. p. 3.

Tomaremos como referencia el promedio del sueldo de los trabajadores de tráfico en el año 1914, este es de \$.225 por hora. Multiplicando esta cantidad por ocho, que debieron ser en teoría las horas que un tranviario laboraba el resultado es de \$1.8 diarios. Si esta cantidad la multiplicamos por 7 nos da un total de \$12.6 como sueldo semanal.

Si se compara el sueldo con el precio de los productos, un tranviario podía adquirir un kilo de frijol, un kilo de arroz, dos kilos de harina, un kilo de jabón y un kilo de sal semanalmente cuyo costo total era \$10.4 mientras que, el resto del salario que era de \$2.2 debía destinarlo al pago del alquiler ya que éste era costoso, aunque ello no significaba que las viviendas se encontraran en buenas condiciones.

“El Departamento del Trabajo había hecho una inspección acerca de las condiciones de mantenimiento en que se encontraban 116 vecindades del D.F.; los resultados demostraron que los caseros cobraban rentas altas para las pésimas condiciones en que se encontraban las vecindades: carecían de duchas, no había suficientes retretes, la higiene brillaba por su ausencia, las viviendas estaban casi en ruinas y sobrepobladas.”<sup>156</sup>

De este modo, el salario de un tranviario no alcanzaba para cubrir las necesidades básicas de la familia. Empero, las malas condiciones laborales y lo que ello provocaba, no fueron exclusivos de los tranviarios, en general

<sup>156</sup> Esther Martina Vázquez Ramírez. *Tradición Sindical y dinámica intergeneracional. Una relectura del Movimiento Obrero: la CGOCM y la CSUM (1932-1935)*, Tesis de licenciatura, México, Escuela Nacional de Antropología e Historia- INAH, 1994. p. 79.



La población de la ciudad de México hubo de adaptarse a una nueva autoridad política y debió aprender los nuevos códigos. Solicitar tarjetas racionamiento, formar largas filas en los expendios municipales, denunciar la corrupción de los administradores y leer los periódicos para enterarse de la llegada de alimentos frescos fueron todas experiencias nuevas, que varias generaciones capitalinas anteriores no habían vivido.<sup>158</sup>

Estas nuevas formas de participación y la gran inestabilidad que se vivía en la ciudad fomentaron la organización. Las consecuencias de ello se hicieron evidentes durante la huelga general de 1916 de la que hablaremos más adelante.

En tanto el gobierno de Carranza seguía viviendo una serie de reveses, mismos que hicieron aún más evidente el acierto que había significado la decisión de incautar la Compañía de Tranvías, pues contar con el apoyo de los tranviarios “impediría que los enemigos políticos del carrancismo pudieran comunicarse libremente por la ciudad, además de que los beneficios generados por la empresa intervenida servirían para la causa constitucionalista.”<sup>159</sup>

Carranza aprovechó la cordial relación que había logrado con la COM y convenció a sus representantes para firmar un pacto de mutua colaboración, el cual tuvo lugar el 11 de febrero de 1915. Como ya hemos señalado en el capítulo dos, el pacto significó el debilitamiento del sindicalismo independiente y sentó las bases del sindicalismo oficial.

Aunado a ello la incautación y otras concesiones que Carranza dio a la COM, le acarrearón al gobierno la gratitud de los miembros de ésta. Así pues, cuando el gobierno carrancista solicitó su apoyo para combatir a las facciones disidentes, con especial énfasis a los zapatistas, la COM creó los Batallones Rojos.

Es de nuestro interés hacer notar la activa participación de los tranviarios, pues tras la incautación este sector se encontraba en estrecha relación de servilismo con el gobierno de Carranza, aunque como ya lo mencionamos esto no significó grandes beneficios para el gremio.

---

<sup>158</sup> Ariel Rodríguez Kuri. *Op. Cit.* p.172.

<sup>159</sup> Javier Lazarin. *Op. Cit.* p.2

Señalamos lo anterior debido a que los tranviarios pidieron a finales de 1915 un aumento de salario, “en forma excesivamente servil, y al conseguirlo, agradecieron a la compañía en estos términos: “[...] vengo en nombre de mis compañeros, a hacerle saber nuestra gratitud eterna porque el aumento de salario que usted ha tenido la bondad de concedernos permitirá mejorar la suerte de miles de hogares”.<sup>160</sup>

Ante el llamado de Carranza para que el sector obrero conformara cuadrillas que fungieron como sus auxiliares en el enfrentamiento que sostenía con los zapatistas, el gremio tranviario no se hizo esperar y formó el Segundo Batallón cuyas funciones consistieron en enfrentar a los zapatistas. “Los trabajadores de la Compañía de Tranvías [...] constituyeron el Segundo Batallón. [...] Aunque los Batallones Rojos en general no sufrieron muchas pérdidas, el de los tranviarios, con una escasa preparación militar, fue derrotado por los zapatistas”.<sup>161</sup>

De este modo quedaba claro que las relaciones entre los tranviarios y el gobierno de Carranza atravesaban por un buen momento y que la colaboración era mutua aun cuando la escasez en la ciudad se seguía agudizando.

Como consecuencia de la carestía, el descontento de los obreros y de la población citadina en general no se hizo esperar. Un ejemplo de tales quejas es la escrita por el columnista Antonio P. Araujo el cual señala:

Los artículos de necesidad indispensable para la vida han triplicado y cuádruplicado su valor, los jornales de los operarios y sueldos de los empleados no han llegado ni a duplicarse, lo cual demuestra que huelgas, asociaciones y demás actos pacíficos contra los patronos, no han pesado absolutamente ni hecho bajar la aterradora proporción de la carestía de la vida.<sup>162</sup>

Ante ello, en los primeros días del mes de enero de 1916 el movimiento obrero de la ciudad de México hizo un llamado para que los

---

<sup>160</sup> *Apud.* Jean Meyer. “Los obreros en la Revolución Mexicana: los Batallones Rojos”, Vol. XXI, No. 1, julio-septiembre, 1971, p. 17. en Miguel Rodríguez. *Op.Cit.* p.152.

<sup>161</sup> Barry Carr. *Op.Cit.* Pp. 130 y 131.

<sup>162</sup> Antonio de P. Araujo “La exportación y el hambre”, en *El Demócrata*, 15 de marzo de 1915. p. 2.

diversos sindicatos que se agrupaban al interior de la COM se unieran a la huelga general.

El principal objetivo que perseguía la huelga general era conseguir que el gobierno diera mayor valía al papel infalsificable y lograr de algún modo la estabilidad en el salario de los trabajadores.

### **La huelga general de 1916**

Ésta obedeció a la influencia de una serie de movimientos huelguísticos que se dieron a nivel nacional durante la segunda mitad del año 1915, ello fue muestra del descontento que la clase obrera tenía en contra de la situación de escasez que se vivía en la mayoría del territorio nacional y que se agudizó en la ciudad de México, ante ello:

En el verano de 1915 se iniciaron los maestros, choferes y panaderos del Distrito Federal; les siguieron los trabajadores de la compañía petrolera El Águila y El Sindicato de Trabajadores Textileros. Para diciembre, los mineros de El Oro, en el Estado de México, tomaron instalaciones, y los tranviarios y electricistas de Guadalajara.<sup>163</sup>

Frente a esta situación, el primero de enero de 1916 Carranza ratificó la *Ley de 25 de enero de 1862* la cual decretaba la pena de muerte para todo aquel que incitara a huelga o que participara abiertamente en una. Creemos que esta decisión fue tomada por Carranza justo en el momento en el que su base política se encontraba fuertemente cimentada, pues haber ratificado la ley antes del pacto de 1915, hubiera significado la desestabilización total de su presidencia.

Señalamos lo anterior, pues para entonces Carranza tenía el control militar de la ciudad de México ya que tras las batallas de Celaya, que se suscitaron entre 6 y 15 de abril de 1915, Carranza había “logrado la derrota

---

<sup>163</sup>Carlos A. Quiñones Aguilar. “La huelga general en la ciudad de México”, en Memoria. [http://www.uom.edu.mx/rev\\_trabajadores/pdf/55/55\\_Carlos\\_Quinones.pdf](http://www.uom.edu.mx/rev_trabajadores/pdf/55/55_Carlos_Quinones.pdf). Página visitada el 15 de septiembre de 2009.

del contingente militar más importante (los villistas), en la capital”, <sup>164</sup> lo que le permitió ratificar la *Ley de 25 de enero de 1862*.

La puesta en marcha de esta ley trajo consigo la anulación de las concesiones que con anterioridad Carranza había dado al movimiento obrero y dejó clara su intención de subyugarlo. Cabe señalar que durante la aplicación de dicha ley sólo el electricista Ernesto Velazco, “responsable de la desconexión del sistema eléctrico [durante la huelga general]”<sup>165</sup> fue condenado a muerte. Empero, la sentencia fue “conmutada por 20 años de prisión”.<sup>166</sup>

Mientras tanto, el sector obrero seguía sufriendo los estragos de la hambruna y de las epidemias que continuaban sin recibir ninguna solución real por parte del gobierno. En este contexto, la COM exigió que el salario de los trabajadores fuera pagado en oro ya que ante la inestabilidad del dinero emitido por las distintas facciones revolucionarias, los comerciantes de la ciudad de México vendían sus productos basados en el cambio de dicho metal.

La petición de la COM del pago en oro fue muy mal vista por el gobierno, que no tardó en llevar a cabo una serie de actos represivos en su contra, siendo la más significativa la clausura de su central en enero de 1916. Además, el 1º de febrero de 1916, “el presidente Venustiano Carranza giró instrucciones a los gobernadores de los estados para que detuvieran a las delegaciones de la COM. Para el 4 de septiembre ya había sido aprehendida una decena de sus dirigentes”.<sup>167</sup>

La persecución de la que era objeto obligó a la COM a buscar apoyo en la Federación de Sindicatos de Obreros del Distrito Federal (FSODF) ya que esta era una de las federaciones que emergía con más fuerza, y una vez que los dirigentes de la COM tuvieron que permanecer en el anonimato

---

<sup>164</sup> Ariel Rodríguez Kuri. Op. Cit. p.109.

<sup>165</sup> Ibid. p. 176.

<sup>166</sup> Ibid. p. 177.

<sup>167</sup> Carlos A. Quiñones Aguilar. Op. Cit.

fue la FSODF la que tomó el mando del movimiento obrero en la ciudad de México.

Fue precisamente dicha federación la que convocó al Congreso Obrero Nacional, celebrado en el puerto de Veracruz del 5 al 17 de marzo de 1916, cuyo principal objetivo fue “coordinar la organización, propaganda y reivindicaciones de la clase obrera del país.”<sup>168</sup> Del congreso obrero surgió la Confederación del Trabajo de la Región Mexicana (CTRM). En opinión de Carlos Quiñones “esta organización adoptaría en sus principios fundamentales la lucha de clases y la acción directa como táctica de combate. No obstante nunca funcionó.”<sup>169</sup>

Por su parte, la FSODF seguía liderando el movimiento obrero en la ciudad de México y buscaba la manera de encontrar soluciones a las necesidades del movimiento obrero por lo que “a sugerencia de la Casa, convocó a un Consejo Extraordinario, [en el que se aprobó] la huelga General, como único medio para resolver los problemas de la gran familia proletaria”.<sup>170</sup> Fue así como el 22 de julio comenzó la huelga general que dejó a la ciudad de México sin la mayor parte de los servicios que requería para continuar con su dinámica cotidiana.

El más afectado de los servicios fue el de transportes pues la ciudad tuvo “falta absoluta de energía eléctrica, falta total de agua potable, paralización de tranvías, servicio fúnebre suspendido, coches y carretelas sin salir de sus pensiones, falta absoluta de pan y tortillas, molinos de nixtamal parados y sin un gramo de masa. Teléfonos sordomudos y fábricas y talleres arrollados por la vorágine de la GRAN HUELGA GENERAL.”<sup>171</sup>

Ya para agosto la situación se había agravado de modo que, “comenzaron a paralizarse algunas actividades del Distrito Federal, sobre todo la distribución de energía eléctrica y por consiguiente el servicio de los

---

<sup>168</sup> Ibid.

<sup>169</sup> Ibid.

<sup>170</sup> Rosendo Salazar. *La Casa del Obrero Mundial*, México, PRI, 1981. p. 148.

<sup>171</sup> Ibid. p. 148.

tranvías.”<sup>172</sup> El paro de los tranvías significó una vez más la desestabilización en la dinámica de la ciudad, como consecuencia se comenzó a improvisar un transporte de emergencia. De este modo hicieron su aparición los primeros camiones.

Producto de la huelga de tranvías en julio de 1916, audaces choferes improvisaron como transporte público viejas unidades Ford utilizadas para carga; fueron los primeros camiones que circularon por la ciudad y se conocieron popularmente como *fotingos*. Al poco tiempo aparecieron otras unidades mejor adaptadas por algunos fabricantes de vehículos, con capacidad para 10 a 14 pasajeros llamadas *julias* [...].<sup>173</sup>

Si bien los “fotingos” surgieron como una necesidad, con el tiempo terminaron por restarle importancia a los tranvías. Como lo señalamos en el capítulo uno, con los años la propia Compañía de Tranvías de México, se encargó de dar el mayor impulso a la implementación de los camiones en la ciudad de México. Profundizaremos en este punto más adelante.

El balance de la huelga fue desfavorable para el gremio obrero, el gobierno volvió a hacer uso de la fuerza para terminar con el paro general que ésta había significado y también acabó con la COM.

Los dirigentes del movimiento huelguístico quedan detenidos y, con alarde de fuerza son conducidos a la Penitenciaría del Distrito Federal. Mientras tanto, son allanadas las oficinas del Sindicato Mexicano de Electricistas y de la Casa del Obrero Mundial, pasajeramente establecidas en la calle de Bucareli 59.<sup>174</sup>

Durante la represión uno de los grupos más golpeados fue el anarquista, en el que como hemos señalado, participaba de manera importante el gremio tranviario. Sus dirigentes fueron reprimidos, algo que logró cimbrar sus bases sindicalistas.

---

<sup>172</sup>Ibid. p. 153.

<sup>173</sup>Jorge Legorreta. “De cocodrilos al pulpo verde, el transporte dominante de la urbe” en, *La Jornada*. 23 de septiembre de 2004. En <http://www.jornada.unam.mx/2004/09/23/02an1cul.php?origen=cultura.php&fly=1> Página visitada el 12 de agosto de 2009.

<sup>174</sup>Rosendo Salazar. *Op.cit.* p. 149.

En adelante, las relaciones entre Carranza y el movimiento obrero fueron tensas y de agravio por lo que los grupos sindicalistas tuvieron entonces que permanecer a la sombra por algún tiempo, pues la persecución a manos del gobierno Carrancista no cesaba. “Pasaron nueve meses antes de que los nuevos grupos anarquistas sintieran la suficiente confianza como para salir a la luz en la capital.”<sup>175</sup> Después de este tiempo, surgieron agrupaciones anarcosindicalistas como *Luz*, encabezado por Jacinto Huitrón y grupos de menos envergadura como *Los Jóvenes Socialistas Rojos* y *Solidaridad*.<sup>176</sup>

Blanco de la violencia y de la represión ejercida por el gobierno, los tranviarios tuvieron que contenerse ya que de nueva cuenta fue claro que el gobierno había olvidado su pasada amistad con éstos. “Con la rápida y feroz represión de la huelga general de agosto de 1916, se fue resquebrajando la ‘amistad’ de los tiempos pasados.”<sup>177</sup>

También en 1916 Venustiano Carranza fue aceptado como presidente constitucional de México, suceso que le trajo el reconocimiento no sólo a nivel nacional sino extranjero. Por su parte el movimiento obrero no dejó pasar la oportunidad de mostrarle su inconformidad, por lo que mientras Carranza tomaba protesta de manera oficial como jefe del ejecutivo, algunos grupos de trabajadores se manifestaban exigiendo la liberación de sus compañeros presos.

Pese a todos los problemas que había enfrentado y a las discrepancias que aún enfrentaba con la mayoría de los sectores políticos, Carranza pudo continuar en el poder. También logró promover la discusión y redacción de una nueva constitución, promulgada el 5 de febrero de 1917, y de la cual ya hemos hablado en el capítulo uno, haciendo énfasis en el contenido de los artículos 27 y 123 ya que estos fueron los más representativos para la clase obrera.

---

<sup>175</sup> *Ibid.* p. 195.

<sup>176</sup> *Ibid.* p. 195.

<sup>177</sup> Miguel Rodríguez. “Los tranviarios en los años veinte: sus luchas e incorporación al aparato estatal”, en <http://www.iih.unam.mx/moderna/ehmc/ehmc08/100.html>. página visitada el 24 septiembre de 2009.

Entretanto, el movimiento obrero trataba de subsistir y ganar de nuevo terreno en el escenario nacional. Para lograr este objetivo, era necesaria la creación de una nueva federación que viniera a sustituir las funciones que en su tiempo había tenido la COM. Fue de este modo como se fundó la Confederación Regional Obrera de México (CROM) el 1º de mayo de 1918.

No obstante, la manera en que sus líderes comenzaron a manejar políticamente a la CROM, dejó mucho que desear. Luis Napoleón Morones, el líder de mayor envergadura, dirigió de acuerdo a sus propios intereses a la que ya en 1919 era la mayor central obrera de México, dejando de lado el principal objetivo de ésta, mismo que en la teoría debió basarse en el logro de mejoras para la clase obrera.

Un duro golpe al que debieron enfrentarse las corrientes obreras divergentes de la CROM fue la devolución de la Compañía de Tranvías a sus antiguos dueños, la cual tuvo lugar en mayo de 1919.

La devolución de la Compañía de Tranvías de México se efectuó el 7 de mayo de 1919, bajo el gobierno de Venustiano Carranza, y el día 3 del mismo mes, el señor George R. Conway, director, gerente y representante general apoderado, se hizo cargo de la administración general.<sup>178</sup>

Queremos hacer notar que el papel del señor George R. Conway en el declive de los tranvías como el sistema de transporte por excelencia fue muy importante; son numerosos los documentos firmados por él durante las huelgas y desplegados que la compañía de tranvías envió al gobierno. Alejandrina Escudero señala que George Robert Graham Conway (1873-1951) nació en los Estados Unidos. Antes de su llegada a nuestro país trabajó en la Biblioteca del Congreso; entre 1915 y 1942, fue presidente, director, gerente y representante general de la Compañía Mexicana de Luz y Fuerza Motriz y de la Compañía de Tranvías de México.<sup>179</sup> A lo anterior cabría agregar que también desempeñó el cargo de presidente de la Compañía de Ómnibus de México, donde se encargó de darle mayor prioridad al desarrollo de flotillas y líneas de autobuses,

---

<sup>178</sup>Martín Ramos García. *Los caminos del fierro en el Distrito Federal: desde los ferrocarriles urbanos hasta los tranvías eléctricos 1858-1920*, México, UAM Iztapalapa, 1993. p. 131.

<sup>179</sup>Alejandrina Escudero. "La ciudad posrevolucionaria en tres planos", en [http://www.analesie.unam.mx/pdf/93\\_103-136.pdf](http://www.analesie.unam.mx/pdf/93_103-136.pdf) página visitada el 26 de junio de 2010.

marcando el viraje en el que los tranvías fueron perdiendo poco a poco su valor estratégico como principal medio de transporte en la ciudad de México. Su desempeño profesional ilustra muy bien la estrategia empresarial de controlar a un mismo tiempo el flujo eléctrico, los tranvías y los autobuses.

### **Devolución de la compañía de tranvías**

Las negociaciones entre Carranza y los representantes de la compañía de tranvías comenzaron desde 1918. La decisión de devolver la Compañía a la firma británica-canadiense obedeció a la intención de Carranza por mostrar su interés de reestablecer las relaciones con los inversionistas extranjeros.

Tras la incautación de diversas empresas extranjeras, entre las que figuró con mayor peso la de los tranvías, y la promulgación de la constitución en 1917, que como ya señalamos fue vista como una de las más innovadoras de su época, Carranza había dejado a los inversionistas nacionales y extranjeros con un mal sabor de boca. Por ello, decidió devolver la Compañía de Tranvías de México S.A a sus anteriores dueños. Empero, esta acción fue llevada a cabo sólo hasta que Carranza “tenía ya el poder afianzado, y cuando los beneficios políticos y económicos que la compañía había tenido, ya no eran significativos para el gobierno.”<sup>180</sup>

La devolución fue llevada a cabo oficialmente el 7 de mayo de 1919 bajo los siguientes términos:

La entrega de los bienes de la compañía se haría bajo inventario “Para cuya formación se tomará como base el día 15 de agosto de 1918, debiendo ser entregados a la compañía todas las propiedades, materiales, enseres, efectivos en cajas, y en general todo lo que exista e ingrese o adquiera con posterioridad” [...]. Con respecto a los trabajadores contratados durante la incautación podrían ser removidos si así lo consideraba conveniente la compañía [...]. Se le permitió también aumentar el costo del pasaje en sus líneas suburbanas con el único requisito de informar a la Secretaría de Comunicaciones [...].<sup>181</sup>

---

<sup>180</sup>Javier Lazarín. Op. Cit. pp. 135 y 136.

<sup>181</sup>Martín Ramos García. Op. Cit. pp. 130 y 131.

Los tranviarios tuvieron que hacer frente a las condiciones que la nueva administración les impuso, entre las que se pueden señalar: la represión en contra de los líderes sindicales y la deposición de los tranviarios mexicanos que habían alcanzado algún puesto clave dentro de la empresa. “La compañía fue reorganizada, colocándose de nuevo en los puestos importantes a personal de nacionalidad extranjera, siendo evidente que los mexicanos que formaban parte de la empresa quedaban fuera de las plazas decisivas para su manejo.”<sup>182</sup> Con esta decisión, la compañía pretendía frenar el ascenso de los tranviarios mexicanos debido a que no estaba dispuesta a dejar que entre éstos se encontraran simpatizantes del sindicato.

Entretanto, de nueva cuenta la carestía en la ciudad de México y el descontento del sector obrero, que ahora más que nunca se sentía ignorado, se evidenciaron en mayo de 1919 a través de otra huelga. La participación de los tranviarios durante la huelga fue decisiva, una vez más el servicio de tranvías fue suspendido y se logró alterar la dinámica de la de la ciudad, aun cuando hacía poco que la Compañía de Tranvías sido devuelta a la firma británico-canadiense.

Creemos que la férrea actuación de los tranviarios al apoyar esta huelga, obedeció entre otras cosas al descontento que les había ocasionado el hecho de que el gobierno hubiera devuelto la Compañía de Tranvías de México a sus dueños. Ante ello, el apoyo de los tranviarios no consistió sólo en detener algunas líneas del tranvía, puesto que suspendió todas las rutas por varios días y convocó a un amplio porcentaje de sus trabajadores a huelga. “La empresa vio así suspendidas sus labores durante cuatro días, del 17 al 21 de mayo, siendo los huelguistas ochocientos o novecientos trabajadores de la compañía.”<sup>183</sup>

---

<sup>182</sup>Miguel Rodríguez. “Los tranviarios en los años veinte: sus luchas incorporación al aparato estatal” en, <http://www.iih.unam.mx/moderna/ehmc/ehmco8/100.html>. Página visitada el 3 de agosto de 2009.

<sup>183</sup>Ibid.

De este modo, la huelga de 1919 sacó a la luz dos importantes puntos, cada uno visto desde la perspectiva de las dos partes en conflicto. Por un lado, mostró el gran peso que seguía teniendo el gremio tranviario puesto que aún contaba con la capacidad de trastocar la dinámica ciudadana, algo que los fortalecía como pilar del movimiento obrero y sobre todo de la tendencia anarcosindicalista. Por otro lado, mostró que la huelga debía terminar lo antes posible y una vez terminada, el gobierno y la Compañía de Tranvías debían buscar la manera de restarle poder de acción al gremio tranviario, lo cual implicaba la implementación de otro medio de transporte.

Para terminar con la huelga, el gobierno carrancista y la Compañía de Tranvías hicieron uso de la represión en contra de los huelguistas. Su objetivo fue dejar en claro que los sindicatos no tendrían lugar al interior de la compañía y las consecuencias que habría para todo aquel que pensara en unirse a alguno. Como muestra:

“El día 18 de se apostaron pelotones de gendarmería para hacer funcionar los tranvías [...]. Se produjeron enfrentamientos en las calles porque los maestros se acostaban en las calles, sobre las vías, para impedir el paso de los trenes. [...] La compañía [...] no dudó en usar a los oficiales de la gendarmería para “reorganizar” debidamente a su personal, “que desde luego no tendrá ligas con sindicato alguno”, como declaró el propio jefe de la policía.”<sup>184</sup>

Pese a los esfuerzos de los tranviarios, la huelga fue sofocada y el movimiento obrero tardó tiempo para reponerse de este golpe. Mientras tanto, Carranza estaba conciente de la cada vez mayor enemistad que su gobierno había labrado con el movimiento obrero y con Francisco Villa y Emiliano Zapata. Sumado a ello, tuvo que encarar a la burguesía nacional y al capital extranjero ya que ambos se habían manifestado en su contra pues cada uno pretendía llevar a cabo su propio proyecto de nación.

Por ello, Carranza decidió que la mejor alternativa para fortalecer su línea política era apoyar la presidencia del ingeniero Ignacio Bonillas, quien se había desempeñado como embajador de México en los Estados Unidos y quien además era una persona de toda su confianza.

---

<sup>184</sup>Ibid.

Con esa decisión [la de apoyar la presidencia del ingeniero Bonillas] Carranza no sólo enfrentó al caudillismo como sistema de alianza con la burguesía nacional, la oligarquía tradicional y el capital monopólico y al caudillismo de la burguesía ranchera y popular que ensayaba una nueva formación política.<sup>185</sup>

Contrario a lo que Carranza esperaba, esta decisión no fortaleció su base política, ya que si bien en el pasado había contado con el soporte de distintas facciones políticas y militares, para octubre de 1918 las condiciones eran diferentes de modo tal que incluso personas de su entera confianza como lo habían sido Obregón y Pablo González se encontraban en su contra. Consideramos necesario señalar que Obregón había sido uno de los aliados más fieles a Carranza, ya que lo apoyó primero en su lucha en contra de Victoriano Huerta y más tarde ocupando el puesto de jefe de la primera división del ejército constitucionalista. En este sentido, Pablo González Casanova ha señalado que:

Carranza -sin clase ni alianza de clases- se enfrentó a Pablo González y a Obregón, dos caudillos de la pequeña burguesía rural que buscaban respectivamente una clara alineación política, con apoyos de clase antagónicos; uno con las antiguas burguesías dominantes y otro con el campesinado insumiso y los trabajadores.<sup>186</sup>

Los errores y aciertos de la política carrancista fueron muy bien aprendidos por Obregón, de tal manera que, conciente de los alcances del movimiento obrero, se empeñó en tejer una estrecha relación con él.

Por su parte, Venustiano Carranza siguió enfrentando reveses, mismos que se agudizaron en el año de 1919 tras la muerte del General Emiliano Zapata. De igual modo, algunos de sus antiguos colaboradores como Adolfo de la Huerta, Plutarco Elías Calles y Álvaro Obregón, se habían puesto en su contra. Declarando su enemistad hacia Carranza, Obregón dirigió el Plan de Agua Prieta, cuyo principal objetivo fue desconocer la presidencia de Carranza.

---

<sup>185</sup>Pablo González Casanova. *La clase obrera en México, en el primer gobierno constitucional (1917-1920)*, Tomo 6, México, Siglo XXI editores-UNAM, 1980. p. 100.

<sup>186</sup>Ibid. p.100.

Cabe señalar que, desde el momento en que se separó de Carranza, Obregón recibió muestras de apoyo de algunos líderes obreros que veían en él un peldaño para beneficio de sus propios intereses. Claro ejemplo fue la manera en que el ferrocarrilero Margarito Ramírez lo apoyó en su huida, luego de que las tropas carrancistas fueron en su búsqueda. La emblemática fotografía en que se ve a Obregón disfrazado de garrotero es prueba de ello. Ver imagen II.1

Tras al asesinato de Carranza, Adolfo de la Huerta fue designado como presidente interino y pese a que su administración duró apenas seis meses, de junio a noviembre de 1920<sup>187</sup>, logró algunos objetivos que el gobierno carrancista no había alcanzado, como la pacificación de los yaquis y el retiro de Francisco Villa a la vida privada quien, luego de algunas negociaciones con el gobierno firmó el acta de rendición y se trasladó a la hacienda de Canutillo donde fijó su residencia junto con un grupo de sus dorados.<sup>188</sup>



<sup>187</sup>Pedro Carrasco. *Adolfo de la Huerta. La integración como arma de la revolución*, México, Siglo XXI, 1988. p. 45.

<sup>188</sup>Álvaro Matute. *La Carrera del caudillo*, México, El colegio de México, 1980, p. 146.

III.3 El general Obregón disfrazado de ferrocarrilero, acompañado del garrotero Margarito Ramírez, huye de la Ciudad de México rumbo al sur. Imagen tomada del libro: Gustavo Casasola, *Biografía Ilustrada del general Álvaro Obregón, 1880-1970*, México, Editorial Gustavo Casasola, 1975, p. 69. en <http://www.inehrm.gob.mx/Portal/PtMain.php?pagina=exp-alvaro-obregon-galeria>

Otro de los principales aciertos de De la Huerta fue su acercamiento al movimiento obrero, mismo que se había desencantado del gobierno federal tras la fallida relación con la presidencia Carrancista.

En materia de relaciones con los trabajadores y solución de disputas industriales De la Huerta trajo consigo un nuevo estilo de gobierno. Tuvo un manejo más suave en las condiciones laborales, y permitió una mayor libertad en la vida sindical.<sup>189</sup>

Estas y otras actitudes fomentaron la confianza del movimiento obrero hacia la presidencia interina de De la Huerta, que como ya señalamos, dejó su puesto en noviembre de 1920. En efecto, “los vínculos de De la Huerta durante y después de su interinato con grupos como la Confederación General de Trabajadores (CGT), entre los que se incluía a los tranviarios y a los ferrocarrileros, fue sin duda interesante por la fuerte ascendencia del sonorenses sobre ellos”.<sup>190</sup>

De la Huerta convocó a elecciones en septiembre de 1920, el triunfador de la contienda electoral fue el general Álvaro Obregón. Como señalamos en el capítulo 1, la política obrera del carrancismo se basó en su alianza con la CROM, la que a su vez se unió al presidente Obregón en una relación clientelar.

## **La huelga de 1920**

En 1920 los tranviarios exigieron un aumento de salario y al no recibir respuesta alguna decidieron declararse en huelga el 20 de enero de 1920.

En su pliego petitorio, dado a conocer el mismo día en que estalló la huelga exigían:

---

<sup>189</sup>Pedro Carrasco. *Op.Cit.* p. 55.

<sup>190</sup>Ibid. p. 58.

1º. Aumento del 50 por ciento en el salario de los trabajadores. 2º. Creación de una enfermería que contara con lo necesario para atender a los trabajadores que así lo requieran. 3º. Creación de una partida de incapacidades. 4º. Que la Compañía de Tranvías facilite el material necesario para el buen funcionamiento de los talleres. 5º. El pago del cien por ciento más en las horas extra como lo marca el artículo 123 constitucional. 6º. Que no se obligue a los menores de 16 años a trabajar más de seis horas al día. 7º. Suspensión del despido por falta si se cuenta con justificación de la misma. 8º. Que se proceda con la legalidad en el culpamiento (sic) de cualquier trabajador. 9º. Que los trabajadores de talleres trabajen hasta las 12 p.m. y que se les pague día completo. 10º. Que se de respuesta a éste.<sup>191</sup>

Ya bajo la presión que representaba la huelga de los tranviarios, la compañía contestó con el siguiente desplegado:

I. La empresa acepta turnos corridos con los que los trabajadores se beneficiarán notablemente. II. La empresa pagará turnos de ocho horas, aun cuando se labore menos. III. Los empleados aceptaran trabajar ocho horas y media cuando sea necesario. IV. Ésta es transitoria. V. La empresa pagara el doble por las horas extra. VI. Los trabajadores se obligan a esperar hasta tres horas por un relevo, entendiendo que estas tres horas serán pagadas al doble. VII. En vista del acuerdo, se fijarán nuevos horarios para ellos, se nombrará una comisión por parte de la empresa y otra por parte de los trabajadores.<sup>192</sup>

Empero, las concesiones no fueron llevadas a la práctica por lo que el 28 de abril se inicia el paro un paro de labores. Esta vez la estrategia de la Compañía, consistió en exigir la ilegalidad de la misma y en pedir el encarcelamiento de los huelguistas.

Una vez más, los tranviarios pudieron seguir con la amenaza de huelga pese a los obstáculos que se le fueron presentando, concientes de la situación los representantes de la Compañía solicitaron la presencia de Comway, quien se vio obligado a regresar de la ciudad de Toronto.

Cabe señalar que, es muy probable que el señor George R. Comway se encontrara en Canadá negociando la compra de los camiones que apenas un año después se pusieron en circulación en la ciudad de México y que como ya señalamos tuvieron su primera aparición como medio de transporte durante la huelga general de 1916.

---

<sup>191</sup> Filiberto García Briceño. "Apuntes históricos del movimiento tranviario" en, *El popular*, 14 de noviembre de 1952. pp. 3 y 5.

<sup>192</sup> *Ibid.* pp. 3 y 5.

Los tranviarios decidieron esperar la llegada del señor Comway a la ciudad de México, lo que aplazó la huelga hasta mayo de 1920. Sabedores de las tácticas del representante legal de la compañía, los tranviarios se adelantaron a declarar que en caso de no llegar a ningún acuerdo la huelga estallaría el 11 de mayo de 1920.

Una vez en la ciudad de México, Comway decidió negar el aumento de sueldo, argumentado que la Compañía se encontraba en un estado de insolvencia. “La Compañía se encuentra actualmente en una situación financiera muy seria, pues le ha sido imposible ganar interés alguno sobre los bonos de sus accionistas desde el año 1914 en tanto que sus ingresos brutos, actualmente son insuficientes”.<sup>193</sup>

Nosotros estamos convencidos de que en 1920 la Compañía de Tranvías de México seguía siendo un negocio rentable. Mencionamos lo anterior porque el tranviario García Briceño, autor de unos apuntes históricos sobre el movimiento tranviario, sostiene que eran varias las notas de la época donde se hacía referencia a publicaciones canadienses que señalaban el interés del ex presidente De la Huerta por adquirir la Compañía de Tranvías.

Como respuesta a dicha intención, los representantes de ésta no tardaron en responder de tal manera que: “La compañía de Tranvías a pesar de que venía manifestando pérdidas en el negocio, (...) puso de manifiesto que no vendería los tranvías a ningún precio, lo cual quería decir que sí era costeable su negocio.”<sup>194</sup>

Finalmente, el 23 de diciembre de 1920 la compañía se negó a llevar a cabo el aumento salarial exigido por los tranviarios.<sup>195</sup> Sus principales argumentos fueron: el déficit económico de la compañía y la inexistencia de la huelga. Durante este movimiento, los tranviarios poco pudieron hacer para mejorar sus condiciones laborales ya que, sin el respaldo de una confederación obrera que le

---

<sup>193</sup>Filiberto García Briceño. “Apuntes históricos del movimiento tranviario” en, *El popular*, 16 de noviembre de 1952. pp. 3 y 5.

<sup>194</sup>Ibid. pp. 3 y 5.

<sup>195</sup>Filiberto García Briceño. “Apuntes históricos del movimiento tranviario” en, *El popular*, 23 de noviembre de 1952. p. 3.

brindara su apoyo, como en su tiempo lo había hecho la COM, el fracaso era inminente. Es decir la huelga fracasó y el movimiento radical de los tranviarios sufrió un duro golpe del cual no pudo reponerse. El capítulo 4 tendrá como objetivo analizar el fin de la tendencia anarcosindicalista del gremio tranviario y su inserción dentro del sindicalismo oficial.

## **Conclusiones**

Durante las primeras décadas del siglo XIX, el sindicalismo comenzó a ganar terreno dentro del escenario nacional en México. Desde sus inicios, el sindicalismo se polarizó entre dos corrientes, el sindicalismo independiente y el sindicalismo oficial. Creada en el año de 1918, la Confederación Regional de Obreros Mexicanos (CROM) representó al sindicalismo oficial, mientras que la Casa del Obrero Mundial (COM) y más tarde la Confederación General de Trabajadores (CGT) representaron al sindicalismo independiente y de tendencia anarcosindicalista.

Gran parte de la fuerza con la que contaron las organizaciones representantes del sindicalismo independiente fue dada por el gremio tranviario, que a su vez adquirió fortaleza de su capacidad de paralizar la ciudad de México. Las primeras formas de organización que los trabajadores de la ciudad de México adoptaron fueron los gremios, que en su gran mayoría agruparon a los productores de bienes, razón por la cual los tranviarios, quienes se desempeñaban como prestadores de servicios, no pudieron formar un gremio.

De igual modo, a principios del siglo XIX, mientras la mayoría de las organizaciones de obreros en la ciudad de México se encontraban agrupadas en sindicatos, los tranviarios se agruparon en una sociedad mutualista, la SMETCM, cuya fundación tuvo lugar en 1911. Tras una oleada de huelgas motivadas por el descontento que el gobierno de Madero provocó en el movimiento obrero, la SMETCM tuvo que hacer frente a las consecuencias que le acarreó la huelga tranviaria de 1911, cuyo saldo no le fue nada favorable aunque, mostró a los tranviarios la necesidad de crear una organización con mayor fortaleza, como un sindicato.

No obstante, la formación de sindicatos al interior de organizaciones como la de los tranviarios no fue nada fácil, sobre todo por la tendencia anarcosindicalista y a los ideales de la Escuela Racionalista a la que se apegaban. Fundada en 1912, la COM contó con el gremio tranviario como uno de sus principales pilares. Con el tiempo, los dirigentes de la COM que en un principio se habían mostrado como anarquista puros, poco a poco fueron moldeando dicha tendencia, de tal modo que paso de una postura radical a otra más negociadora.

Como integrantes de la COM, los tranviarios formaron la FEOCTM, el 7 de octubre de 1914. Bajo esta denominación los empleados de la Compañía de Tranvías de la Ciudad de México llevaron a cabo una huelga en 1914, en esta ocasión se vieron favorecidos ya que, el presidente Carranza decidió incautar la Compañía y ponerla bajo la administración de los empleados.

Dicha decisión se debió al inminente descontrol que la huelga ocasionó en la dinámica ciudadina y al provecho personal que la incautación le trajo al jefe del ejecutivo. Las constantes revueltas en el país pero, principalmente las suscitadas en la ciudad de México agudizaron las precarias condiciones en el gremio obrero que sólo sobrevivía con su sueldo.

De este modo, mientras que los trabajadores que constituyeron los “Batallones Rojos”, se encontraban en el campo de batalla, los obreros que se habían quedado en la ciudad libraron su propia lucha por sobrevivir.

En 1916 tuvo lugar una huelga general dirigida por la COM, la cual obedeció a la influencia de una serie de movimientos huelguísticos que se dieron a nivel nacional durante la segunda mitad del año 1915, ésta fue muestra del descontento que la clase obrera tenía en contra de la situación de escasez que se vivía en la mayoría del territorio nacional y que se agudizó en la ciudad de México.

Dicha huelga también se vio influida por la ratificación que Carranza hizo a la ley del 25 de enero de 1862, misma que decretaba la pena de

muerte para todo aquel que incitara a huelga o que participara abiertamente en una, además el 1º de febrero de 1916, Carranza ordenó a los gobernadores de los estados para que detuvieran a las delegaciones de la COM y el 4 de septiembre ya había sido aprehendida una decena de sus dirigentes.

Durante esta huelga, la fortaleza del gremio tranviario quedó demostrada una vez más pues, paralizó la ciudad. Empero, la necesidad de un transporte alternativo provocó la aparición de llamados “fotingos”, mismos que vieron la luz en la ciudad de México en el año de 1916. Aunado a ello, el cierre de la COM a manos de la gobierno provocó la primera desestabilización del gremio tranviario, que hasta ahora se había venido mostrando muy fuerte. Los estatutos anarcosindicalistas, comenzaban también a mermar en la organización tranviaria pues, era ya muy difícil no adoptar una tendencia política. Otro duro golpe al que debieron enfrentarse las corrientes obreras divergentes de la CROM fue la devolución de la Compañía de Tranvías a sus antiguos dueños, la cual tuvo lugar en mayo de 1919. La decisión de devolver la Compañía a la firma británica-canadiense obedeció a la intención de Carranza por mostrar su interés por reestablecer las relaciones con los inversionistas extranjeros.

La devolución de los tranvías provocó el descontento de los tranviarios, quienes apoyaron la huelga de los maestros del Distrito Federal en 1919. Dicho apoyo, consistió no sólo en detener algunas líneas del tranvía, sino en la suspensión de todas las rutas por varios días y convocó a un amplio porcentaje de sus trabajadores a huelga, empero, la huelga fue sofocada por el gobierno carrancista.

Una vez en el poder, De la Huerta tuvo un mayor acercamiento con el movimiento obrero, sus relaciones con éste, durante y después de su interinato fue sin duda interesante por la fuerte influencia del sonoreense sobre ellos.

Al asumir la presidencia el 1º de diciembre de 1920, Obregón puso en práctica una serie de estrategias para insertar al sindicalismo independiente

al aparato estatal. Valiéndose de la represión logró debilitar a gremios como el de los tranviarios, quienes vieron mermado su poder de combatividad durante su presidencia.

## Capítulo 4

### La inserción del gremio tranviario y de la Confederación General de Trabajadores al aparato estatal

#### Los tranviarios en la presidencia de Obregón.

El papel clientelar que desempeñó la CROM durante la presidencia de Obregón dejó en claro que las intenciones de éste no eran conseguir mejoras para la clase trabajadora y mucho menos ayudar a los sindicatos anarquistas. En este contexto se originó la creación de la Confederación General de Trabajadores (CGT) como una alternativa al sindicalismo oficial. Esta Confederación de corte anarquista agrupó a los detractores de la CROM entre los que se encontraba el sindicato tranviario.

La confederación fue de gran importancia para el gremio tranviario pues encontró en ella un fuerte pilar que le permitió seguir con su lucha. Haremos un análisis más detallado del rol que ésta tuvo durante las presidencias de Obregón y Calles más adelante.

Ya bajo la presidencia del General Álvaro Obregón y contando con el apoyo de la CGT, los tranviarios llevaron a cabo un nuevo intento de huelga. Constituidos en la Federación de Obreros y Empleados de Tranvías, los tranviarios deciden llevar a cabo un paro parcial el 30 de octubre de 1921.

La reacción de Obregón no se hizo esperar y a unas cuantas horas de haber estallado la huelga declaraba que:

La huelga carecía de legalidad porque no había sido notificada de ella a la empresa ni a las autoridades con diez días de anticipación que marca el artículo 123, que obliga al gobierno proceder con energía, puesto que tenía que velar por los intereses de la sociedad en general, y que bien era cierto que los trabajadores tenían razón en protestar en la forma en que lo venían haciendo, era más que suficientes con la huelga de los talleres.<sup>196</sup>

---

<sup>196</sup> Apud. El obrero comunista, 7 de junio de 1922. Miguel Rodríguez. “Los tranviarios en los años veinte: sus luchas e incorporación al aparato estatal”, en <http://www.iih.unam.mx/moderna/ehmc/ehmc08/100.html> página visitada el 24 septiembre de

Numerosas fueron las ocasiones en que Obregón apoyó a los empresarios al desconocer las huelgas iniciadas por los trabajadores de diversas industrias. De este modo, Obregón iniciaba la política antiobrera que caracterizó a los gobiernos posrevolucionarios hasta antes del cardenismo e incluso después de éste. Hacía valer la constitución de 1917 en contra de los trabajadores, algo que resultaba irónico pues el artículo 123, como señalamos en el capítulo 2 había sido creado con la intención de velar por la seguridad de los trabajadores.

La huelga encabezada por los tranviarios contó con el apoyo de diversas uniones siendo una de las más representativas la Unión de Obreros y Molineros de Trigo Similares del Distrito Federal, misma que envió una carta dirigida al presidente en la que dejaba ver su solidaridad con la huelga tranviaria: “Nos vemos en la imprescindible necesidad de estar en nuestros puestos, al lado de nuestros compañeros tomando posesión de las fábricas de los compañeros de talleres de la indianilla”.<sup>197</sup>

Ante las constantes quejas de los empresarios, quienes veían mermadas sus ganancias con el paro de los tranvías, Obregón decidió intervenir de manera directa en la solución del conflicto. Bajo la promesa de hacer cumplir la mayoría de las demandas que los huelguistas exigían, entre éstas se encontraban: la indemnización del secretario general del Sindicato de Talleres, Fernando León.<sup>198</sup> La destitución del superintendente del Departamento de Talleres, Geo Murray, quién había hecho despidos injustificados. “Cinco años de salario en vez de dos, por fallecimiento en accidentes de trabajo; 150% y no 100% del sueldo en días de fiesta; un 20% de aumento en los salarios, [etc.]”,<sup>199</sup> Obregón logró

---

2009.

<sup>197</sup>AGN. Fondo Obregón- Calles, expediente 407-T-1. 12 de diciembre de 1921.

<sup>198</sup>En un telegrama fechado el 10 de diciembre 1921, que “The Mexico Compañy Tramways” escribió a Obregón, le hacía saber que la demanda principal de la huelga era la de reinstalar en su puesto a Fernando León. Empero, al término de la huelga, el señor León no sería restituido, sólo indemnizado. AGN. Fondo Obregón-Calles, expediente 407-T-8. 10 de diciembre de 1921.

<sup>199</sup>Miguel Rodríguez. “Los tranviarios... *Op. Cit.*”

que la huelga terminara. De este modo la huelga concluiría el 17 de diciembre de 1921.

## **La huelga de 1922 (13 al 21 de junio)**

Empero, la calma en la compañía duró muy poco pues, en junio 1922 una nueva huelga estalló. Esta vez las exigencias giraban en torno al descontento que había provocado en el gremio el despido de trabajadores de manera arbitraria; con el tiempo a las demandas se sumaron las exigencias de reconocer la existencia de un sindicato y un contrato colectivo de trabajo.

Una vez más Obregón intervino ya que, como hemos señalado eran muchas las quejas que el sector empresarial le hacía para que acabara con la huelga tranviaria y a su necesidad de mostrar las buenas intenciones que tenía con el movimiento obrero. Miguel Rodríguez señala que: “[...] los empresarios presionaban con mensajes desplegados para que el caso fuera resuelto a favor de la compañía”.<sup>200</sup>

Es importante recordar que los tranvías continuaban siendo el principal medio de transporte, ya que pese a que se encontraban en circulación algunos camiones, ninguno de los concesionarios contaba con más de tres unidades por lo que, éstos aún no se habían convertido en una verdadera competencia para los tranvías.

Señalamos lo anterior, debido a que son numerosos los expedientes que muestran las solicitudes realizadas por diversos particulares para poner en circulación sus vehículos. Cabe señalar que ninguno de ellos habla de más de 3 camiones. Entre los particulares que hicieron solicitudes podemos

---

<sup>200</sup>Miguel Rodríguez. “Los tranviarios... *Op. Cit.*”

mencionar al señor José Buendía, quien solicitó la aprobación de las autoridades para poner en circulación dos camiones Ford.<sup>201</sup>

Durante los primeros meses de su presidencia, Álvaro Obregón había tenido que encarar una serie de huelgas. Habiendo aprendido de las experiencias que Carranza tuvo con el movimiento obrero, Obregón decidió favorecer sus intereses para mostrarle así, su intención de fijar una alianza con él.<sup>202</sup>

No obstante, con el tiempo sus intenciones cambiaron sobretodo con los sindicatos afiliados a la CGT, pues si bien ya había fijado una alianza con la CROM, no había sucedido lo mismo con la CGT. Recordemos que uno de los pilares del anarcosindicalismo, corriente a la que se apegaba dicha federación, era el de existir sin ningún lazo con el aparato estatal. La respuesta del gobierno obregonista fue el uso de esquirols y rompehuelgas, con lo que quedaron establecidas las nuevas reglas del juego.

Por su parte, los representantes de la compañía se comportaban de manera indiferente ante las peticiones de los tranviarios. En una entrevista que el gerente general de la Compañía de Tranvías de México el señor W.F Teele concedió al periódico *El Demócrata*, donde se le cuestionaba sobre las acciones que la Compañía estaba tomando para solucionar el problema, aquél declaraba:

“Ninguna.” [...]La huelga se prolongará hasta que los trabajadores quieran. La empresa no hará absolutamente nada por convencerlos. Han creído conveniente declararse en huelga y la Compañía respetará el derecho que la ley les concede para permanecer en este estado por todo el tiempo que quieran.<sup>203</sup>

Sin embargo, en la práctica la actitud de la Compañía era otra pues había exigido la intervención de rompehuelgas además de solicitar al

---

<sup>201</sup> Archivo Histórico del Distrito Federal, en adelante AHDF. Secretaria General- Tráfico, Vehículos. Caja 3999 Expedientes del 57 al 65 Año 1922.

<sup>202</sup> Barry Carr hace un recuento detallado de las huelgas acontecidas durante la presidencia de Obregón. Barry Carr. *El movimiento obrero y la política en México 1910-1920*, México, Era- SEP Setentas, 1976.

<sup>203</sup>“¿No hará nada la CIA de tranvías para solucionar la huelga?”, *El Demócrata*, 16 de julio de 1922. p. 1.

gobierno que cada tranvía llevara a un soldado armado, lo cual garantizó la regularidad del servicio.

Este tipo de represión y el papel de oposición que desempeñó la prensa citadina, afectaron el desenlace de la huelga.

Ante la desmoralización causada por la prensa, el fracaso de una movilización dispersada por la policía y las pocas perspectivas de movilización, el 18 de junio [de 1922] el comité general de la CGT retira la exigencia de reconocimiento de la federación y la del contrato colectivo, limitándose ya sólo a pedir la reposición personal del departamento de Recaudación [...].<sup>204</sup>

Pese a que la huelga se dio por terminada a finales de junio, el clima que imperaba en el gremio tranviario y en la propia CGT era de descontento, lo que a la larga provocó graves enfrentamientos entre el gobierno y éstos.

### **La huelga de 1923 (13 de enero- 2 de febrero)**

En 1923, una nueva huelga fue vivida al interior de la Compañía de Tranvías. Esta vez los factores que la motivaron se debieron a la decisión de los representantes de la compañía de despedir paulatinamente al “10% de su personal. Al que se indemnizaría con tres meses de su salario, como la empresa generalmente acostumbraba y marcaba la Constitución.”<sup>205</sup>

La huelga comenzó con un paro parcial de labores, el 13 de enero de 1923 y se generalizó el 21 de enero. La ciudad se vio envuelta en el caos, pese a la existencia de algunas rutas de camión como: Zócalo-Zaragoza, Zócalo-Coyoacán, Zócalo-Hospital general, México-Tlalnepantla, Roma-Mérida-Piedad, México-Tacuba, Balbuena-Bucareli, Zócalo-Peralvillo, Santa María-Mixcalco y San Rafael-San Lázaro,<sup>206</sup> ya hemos señalado que la cantidad de camiones era mínima, que habían sido puestos en circulación por particulares y que ninguno de ellos contaba con más de 3 camiones.

---

<sup>204</sup> Miguel Rodríguez. “Los tranviarios... *Op. Cit.*

<sup>205</sup> *Ibid.*

<sup>206</sup> AHDF. Secretaría General- Tráfico, Vehículos. Caja 3999 Expedientes del 57 al 65, Año 1922.

Sabiendo que la CGT no aceptaría compensaciones económicas a cambio de terminar la huelga, el gobierno decidió sustituir a los tranviarios con miembros de la CROM.

La actitud combativa de la CGT le trajo un gran número de adeptos, quienes veían en ella una alternativa real, que les permitiría lograr mejoras en sus condiciones laborales. Tal vez lo que más motivó a los sindicatos que se afiliaban a esta confederación fue su política de acción directa, la cual incluía el uso de la violencia y el llamado a la huelga general, en la cual todos los sindicatos afiliados se comprometían a apoyarse mutuamente y paralizar la ciudad cuando así se requiriera. “Recurrir en esa época a las armas era, para el movimiento anarco-sindicalista internacional, una táctica recurrente.”<sup>207</sup>

Una vez más, Obregón decidió mediar la situación y en un encuentro que sostuvo con los trabajadores tranviarios, les ofreció hablar con Conway. De igual modo, el jefe del ejecutivo sostuvo una reunión con los representantes de la compañía, en la que le fue mostrada “la documentación sobre su estado económico [de la compañía] y sostuvo con base en ella su ofrecimiento de sólo tres meses de indemnización”.<sup>208</sup>

La negativa de terminar con la huelga por parte de los obreros, fue considerada ya no sólo como una afrenta en contra de la empresa sino, en contra del propio gobierno. Cuando fue claro que no habría ningún acuerdo entre los tranviarios y la empresa, la violencia se agudizó, lo cual se hizo aún más evidente el primero de febrero de 1923, día en que se celebraba una asamblea en la sede de la CGT.

El principal objetivo de la asamblea fue hacer un llamado a la huelga general, con la cual se pretendía fortalecer el movimiento. Durante la reunión se corrió la noticia de que un tranvía conducido por un miembro de la CROM se acercaba.

Cuando llegó el tranvía llevando a dos soldados armados, no pudo pasar. [...] Los soldados descendieron y uno de los soldados apuntó con su arma a los miembros de la CGT que estaban más próximos. En ese momento, José Salgado [miembro de la CGT] se precipitó sobre el soldado, le arrebató el fusil y lo golpeó con la culata. El soldado

---

<sup>207</sup> John. M. Hart. Op. Cit. p. 206.

<sup>208</sup> Miguel Rodríguez. “Los tranviarios... Op. Cit.

cayó y murió. El otro y el conductor sacaron sus armas pero no tuvieron tiempo de disparar. Los huelguistas armados de la CGT los acibillaron.<sup>209</sup>

Este acontecimiento dio la pauta al gobierno para comenzar con la aprehensión masiva de los miembros de la CGT. Obregón declaró entonces su abierta enemistad con la CGT, dijo que su deber “al frente del gobierno era el de imponer garantías a toda la sociedad”<sup>210</sup>. Lejos estaba ya el general revolucionario que alguna vez medió a favor de las clases trabajadoras. Plutarco Elías Calles, quien se encontraba al frente de la Secretaría de Gobernación, siguió el ejemplo del jefe del ejecutivo y se dijo decidido a imponer el orden por la fuerza.

Un telegrama dirigido a la presidencia el 3 de febrero de 1923, informaba a Obregón sobre el término de la huelga:

A tiempo pudo evitarse circulación huelguista, conteniendo frases despectivas Gobierno é incitando obreros a continuar sosteniendo huelga. Aprehendidos principales líderes huelguistas, Enrique Navarro, Miguel Jiménez, Abelino Rodríguez, Jesús Carpio Torre et.al (...) “Prensa en general aplaude disposiciones tomadas por el Gobierno para reprimir sucesos de ayer, únicamente “Demócrata” y “Mundo” han desvirtuado los hechos estando en cierta forma de parte de los obreros.”<sup>211</sup>

Sin embargo, para dar un real término a la huelga fue necesario el uso de tácticas como el encarcelamiento de numerosos miembros de la CGT y la intervención mediadora de Adolfo de la Huerta, Secretario de Hacienda, quién como señalamos había tenido una estrecha relación con la CGT. “De tal modo fue gracias a la posición más clemente y abierta de De la Huerta como los detenidos fueron liberados casi en su totalidad después de un día [...]”.<sup>212</sup>

Adolfo de la Huerta tuvo también que explicar el porqué de la liberación de 200 cegetistas. En un telegrama dirigido al presidente Obregón y del cual existen dos versiones, una en clave y otra legible, De la Huerta escribe: 7 de febrero de 1923. “Mi labor se concretó a convencer a los rojos que

---

<sup>209</sup> John. M. Hart. Op. Cit. p. 209.

<sup>210</sup> Ibid. p. 209.

<sup>211</sup> Miguel Rodríguez. “Los tranviarios... Op. Cit.

<sup>212</sup> Ibid.

la actuación del gobierno había estado en todo justificada y debían reconocer su error y volver inmediatamente al trabajo”.<sup>213</sup>

Lo que De la Huerta no menciona en el telegrama fue la promesa que había hecho, respecto a que no habría represalias en contra de los cegetistas. Empero, aquella no fueron cumplida pues, si bien los tranviarios fueron liberados no pudieron volver a sus puestos de trabajo, además los tranviarios no lograron que su federación fuera reconocida como un sindicato, punto esencial que había sido incluido en el pliego petitorio de la huelga.

Cabe señalar que la derrota en la huelga de 1923 fue un parteaguas en la lucha del gremio tranviario pues le dio un certero golpe; aunado a ello, el gremio ya había perdido su capacidad de alterar la dinámica de la ciudad. Desde 1922 el gobierno de Obregón había recibido invitaciones, por parte de los representantes de la Compañía de tranvías para que conociera los camiones que pensaban poner en circulación en la ciudad de México.

La afirmación anterior se sustenta en diferentes telegramas, que los representantes de la Compañía de Tranvías enviaron a la residencia oficial, establecida en aquel entonces en el Castillo de Chapultepec, y los cuales mencionaremos a continuación:

29 de marzo de 1922. El licenciado Francisco A. Serralde invita al presidente Álvaro Obregón a que conozca los autobuses que su compañía pondrá a circular en la Ciudad de México.<sup>214</sup>

25 de abril de 1922. El presidente Obregón contesta a la invitación señalando que en cuanto el licenciado lo considere pertinente puede mandar el autobús al castillo de Chapultepec a la 8:30 a.m. Hora en la que acostumbrara salir con rumbo al Palacio Nacional.<sup>215</sup>

Tal vez parezca contradictorio, pero fue la propia Compañía de Tranvías de México la que puso en circulación de manera masiva los camiones en la ciudad de México. Tras las constantes huelgas en la

---

<sup>213</sup>AGN. Fondo Obregón- Calles, expediente 407-T-8. 7 de febrero de 1923.

<sup>214</sup>AGN. Fondo Obregón- Calles, expediente 803-S-16. 29 de marzo de 1922.

<sup>215</sup>AGN. Fondo Obregón- Calles, expediente 803-S-16. 25 de abril de 1922.

Compañía de Tranvías y el peligro que representaba la CGT para el sindicalismo oficial, los representantes de la compañía ayudados por el gobierno decidieron poner en circulación un transporte alternativo.

Implementar los camiones como transporte público, trajo dos grandes ventajas: la primera era que evitaba que cualquier huelga de los tranviarios paralizara por completo la dinámica ciudadana. La segunda era que debilitaba de manera certera a un gremio que por años había sido la principal base de apoyo de las confederaciones opositoras al sindicalismo oficial, cuya ideología era anarcosindicalista.

Si bien es cierto que los tranvías comenzaban a parecer obsoletos, pues habían dejado de recibir mantenimiento e inversión por parte de la compañía, nosotros creemos que los puntos antes mencionados jugaron un papel determinante en la desaparición del que había sido el transporte por excelencia en la ciudad de México. Es decir más allá de la eficiencia mayor o menor de uno u otro tipo de transporte se impusieron criterios políticos para favorecer el desarrollo del transporte público automotor y neutralizar a los tranviarios anarcosindicalistas.

El gobierno estaba consciente de las grandes ventajas que le traería la implementación de los camiones, ante ello facilitó la circulación de éstos, así consta en una carta que G. R. Conway dirigió al presidente. En ella el Gerente agradece a Obregón su intervención para que el Sr. Gobernador del Distrito Federal le diera “las facilidades compatibles para poder establecer el servicio de autobuses en la Ciudad”.<sup>216</sup>

Es importante señalar que Conway se encontraba bajo el cargo de presidente de la Compañía de Ómnibus de México, misma que puso en circulación de forma masiva los camiones. Recordemos que Conway había sido quien, por lo menos desde 1919, figuró como gerente de la Compañía de Tranvías.

---

<sup>216</sup>AGN. Fondo Obregón- Calles, expediente 803-A-32. 24 de julio de 1923.

El declive de los tranvías se volvió algo inminente, representó el final de la etapa más combativa y antioficial de la CGT, ya que pasaría muy poco tiempo para que se convirtiera en un eslabón fundamental del Estado en su política antiobrera durante la crisis de 1929 -1932.

Nosotros consideramos importante hacer un análisis sobre el papel de la CGT y la manera en que terminó por adherirse a la CROM, sobre todo porque las tendencias de ambas eran opuestas. De modo similar, consideramos oportuno analizar el papel que siguió desempeñando el gremio tranviario en dicha confederación hasta que ambos terminaron por insertarse en el sindicalismo oficial, por ello el siguiente tema a tratar será ese.

### **La fundación de la CGT y su relación con el gobierno obregonista.**

La desaparición de la COM trajo consigo la necesidad de crear un nuevo organismo que fungiera como central y apoyo del sindicalismo independiente. Tratar de unirse a la Federación de Sindicatos de Obreros del Distrito Federal (FSODF), fue el primer intento que el sindicalismo independiente llevó a cabo. Sin embargo, el poco apoyo que este y otros sectores recibieron a manos de la FSODF, mostró la necesidad de un nuevo organismo.

Fue así como en 1921 surgió la Confederación General de Trabajadores (CGT), cuyo objetivo principal consistió en enarbolar “un proyecto clasista que pretendía mantener la independencia de la clase obrera y extenderlo al resto de la sociedad con la esperanza de transformarla en una “sociedad igualitaria” donde quedara eliminada la explotación del hombre por el hombre y la existencia del Estado.”<sup>217</sup>

El 21 de julio de 1921 quedó definido el comité provisional de la CGT, cuyos representantes firmaron un desplegado en el cual se plasmaron las principales resoluciones de la confederación, entre ellas se encontraban las siguientes:

---

<sup>217</sup> Enrique Guerra Manzo. *La Confederación General de Trabajadores y la lucha política en México 1921-1925*, Tesis de licenciatura, México, Escuela Nacional de Estudios Profesionales Acatlán, 1989. p. 142.

La organización de sindicatos únicos o uniones por industrias o factorías [ya que] ofrece prácticos resultados. [...] Impedir por todos los medios el empleo de niños y que no hayan cursado la instrucción primaria elemental moderna [...]. Cuando surja algún conflicto entre obreros y patrones, [...] la CGT prestará toda su ayuda moral y material a fin de que los trabajadores de la industria afectada la trabajen por su cuenta. La CGT intensificará sus relaciones revolucionarias de carácter económico y social ente el obrero de las ciudades y el trabajador del campo. [...] La CGT procederá a organizar a los inquilinos de toda la región, a fin de ampliar un movimiento general local a favor de los intereses populares [...].<sup>218</sup>

Ante ello podemos señalar que la CGT pretendió, entre otras cosas, la unión de obreros y campesinos pues estaba consciente del fuerte impulso que ésta podría darle. No obstante, la unión nunca pudo concretarse ya que, una de las principales promesas que la CGT hizo a los campesinos fue el reparto de tierras, y pese a pugnar por ello, poco pudo hacer por llevar a cabo un reparto agrario significativo debido a los problemas que tuvo que enfrentar con la CROM y con el gobierno obregonista.

Es también importante señalar que el desplegado firmado por el comité provisional de la CGT contenía el lema **SALUD Y COMUNISMO LIBERTARIO**, pues en sus inicios la CGT abrazó a sectores de tendencia comunista. Por ello, dentro de los estatutos establecidos durante su fundación se combinaron tanto fundamentos comunistas como anarcosindicalistas.

La CGT aceptó en su constitución el “comunismo libertario”, el “sistema racionalista para la instrucción del pueblo trabajador”, “la lucha de clases”, y la “acción directa”, que implicaba la exclusión de toda clase política”, como principios fundamentales ya que eran necesarios para “la total emancipación de obreros y campesinos”.<sup>219</sup>

Empero, con el tiempo dicha alianza se rompió pues ambas ideologías discrepaban, siendo su principal diferencia los objetivos que perseguían; mientras el comunismo pretendía la formación de un partido político, el anarcosindicalismo se mostró apático a cualquier forma política. Es importante

---

<sup>218</sup>Guillermina Baena Paz. *La Confederación General de Trabajadores (1921-1931) Antología*, México, Centro de Estudios Históricos del Movimiento Obrero Mexicano (CEHSMO), 1982. Pp. 56 y 57.

<sup>219</sup>John. M. Hart. “Anarquismo, la clase obrera y las fases iniciales de la revolución”, en *El anarcosindicalismo y la clase obrera mexicana. 1860-1931*, México, Siglo XXI, 1980. p. 200.

señalar que, el rompimiento entre las tendencias anarcosindicalistas y comunistas alcanzó a países como España, siendo ésta la nación de la cual había llegado la tendencia anarquista.

Hemos querido mencionar lo anterior pues, incluso comunistas reconocidos como Dolores Ibarruri, quien era conocida con el sobrenombre de la “pasionaria” y quien alcanzó un amplio reconocimiento dentro de la Guerra Civil Española, escribió un documento criticando la tendencia anarquista, a la cual calificó de sumisa y moralista. “El anarquismo no es una doctrina proletaria, sino una doctrina de sumisión universal y humana, un sistema de moral para todos los hombres; un conglomerado de conceptos abstractos generales.”<sup>220</sup> Con el rompimiento entre las dos ideologías, la CGT se erigió como una confederación de corte anarcosindicalista y como tal puso en práctica los principios que el anarcosindicalismo enarbolaba como las huelgas generales y la acción directa.

Aunado a ello, el abierto rechazo que ésta confederación mostraba hacía la CROM le acarrearón la enemistad del gobierno obregonista pues, éste había creído que con el cierre de la CROM, tendría el control total del movimiento obrero. De este modo se inició una abierta y larga enemistad entre la CGT y CROM ya que ambas pugnaban por diferentes intereses. “La CGT se mantiene alejada de los aparatos de dominación del Estado y de la burocracia sindical representada por la CROM; ello la lleva a ser codiciada como un frente contra los cromistas y atacados por éstos de manera permanente por su oposición directa.”<sup>221</sup>

Enfrentarse a la CROM y al gobierno no fue nada fácil, sobre todo porque para entonces el gobierno había tomado el control total de las juntas de conciliación y arbitraje, lo que ocasionó que la mayor parte de las huelgas que eran apoyadas por la CGT se consideraran como inexistentes.

La CROM y el gobierno se unieron de tal modo que, los sindicatos que se negaban a la coalición sindical con la CROM tenían que sufrir la represión a manos de ambos. En el sentido inverso, los sindicatos que se mostraban

---

<sup>220</sup>Dolores Ibarruri. *A los trabajadores anarquistas*, México, Nuestro Tiempo, 1953. p. 16.

<sup>221</sup>Guillermina Baena Paz. Op. Cit. p. 8.

sumisos recibían el reconocimiento estatal y las prebendas que este les otorgaba.

Queremos señalar que, el fortalecimiento del sindicalismo oficial se venía dando desde 1915, con el pacto que firmaron la COM y el gobierno Carrancista. Este colaboracionismo fue heredado a las sucesivas presidencias y a las confederaciones que representaban al sindicalismo oficial. Como consecuencia de esto, la CROM tenía amplias ventajas sobre los sindicatos independientes, algo que no pasaba desapercibido por los trabajadores, principalmente a aquellos que llevaban años en pie de lucha.

Tras tener que encarar pésimas condiciones laborales y de vida; y de soportar la represión estatal por no adherirse a la CROM, los sindicalistas independientes se enfrentaron a un panorama en el que adherirse a la CROM ofrecía ventajas que el sindicalismo oficial no podía darles. Ante ello, un número considerable de sindicatos, que habían sido contestatarios terminarían por adherirse al sindicalismo oficial.

Otra ventaja que tuvo la CROM sobre la CGT, fue su capacidad financiera la cual se debió a dos factores: por un lado contaba con un el número mayor de afiliados y por ende la recaudación de cuotas también era más amplia. Por otra parte, el gobierno no se daba por mal servido, pues la CROM se encargaba de mantener alineados a los sindicatos que la integraban de modo tal que estos no resultaran un problema para el gobierno obregonista.

[...] No puede compararse la capacidad financiera de la CROM, que contaba con todo el apoyo económico del Estado obregonista, con una organización nueva que no contaba con los mismos recursos económicos y que además de ser independiente sufrió una continua represión por parte del estado (sic) obregonista y de su organización aliada la CROM, la cual enviaba esquirolés a las diversas huelgas promovidas por la CGT, tratando (sic) de restarle afiliados.<sup>222</sup>

Empero, y pese a enfrentar dichos reveses, la CGT no tomó una actitud de sumisión pues, como ya señalamos en el capítulo tres, el uso de las armas

---

<sup>222</sup>Miguel García Guerrero. La Confederación General de Trabajadores y el sindicalismo independiente en el obregonismo, Tesis de Licenciatura en historia, Facultad de Filosofía y Letras, México, 1984. p. 12.

era una práctica común entre los anarquistas. Como respuesta al radicalismo de la CGT, el gobierno incrementó la violencia con la que actuaba, siendo uno de los episodios más representativos, el acontecido durante un mítin el 20 de octubre de 1922.

En él participaban los trabajadores de las fábricas textiles ubicadas en el pueblo de San Ángel, el principal objetivo del mítin fue protestar por la desaparición de Julio Márquez, quien se desempeñaba como líder sindical de la Federación Hilandera.

Cerca de de cinco mil personas formaban la multitud cuando la policía montada abrió fuego y el pánico cundió. La CGT culpó del ataque al general Celestino Gasca, gobernador militar del Distrito Federal, un antiguo miembro de la Casa y comandante de los batallones rojos. Culpó también al gobierno nacional y al presidente Obregón por permitir que se creara un clima generalizado de represión que generalizó el ataque.<sup>223</sup>

Respondiendo a las acusaciones sobre su gobierno, el presidente Álvaro Obregón pidió a la Federación de Obreros y Empleados Tranviarios (FOET), que le “[expusiera] cuáles [eran] las bases de las que [partían] para dirigirse de manera injuriosa hacia su gobierno.”<sup>224</sup> La (FOET) contestó que el 20 de octubre de 1922, habían tenido lugar una serie de atropellos apoyados por el gobierno y cuando el 25 de octubre los trabajadores convocaron a un mítin, el gobernador del Distrito Federal Celestino Gasca, respondió reprimiéndolos de nueva cuenta.

El mítin al que hacía referencia la (FOET), fue el que tuvo lugar sólo cinco días después del encontronazo en San Ángel. En esa ocasión los organizadores de la manifestación responsabilizaron al gobernador de la ciudad de México por los hechos acontecidos el 20 de octubre de 1922.

El gobierno obregonista cuestionó también a la CGT pues, dijo no haber tenido conocimiento de lo sucedido. La confederación contestó diciendo que la injuria no era su arma de combate, porque estaban convencidos de que sólo la verdad, enérgica, pero serenamente expresada podría emanciparlos.

---

<sup>223</sup> John. M. Hart. *Op. Cit.* p. 203.

<sup>224</sup> Archivo General de la Nación (en adelante AGN), Fondo Obregón- Calles, expediente 407-S-21, 27 de octubre de 1922.

Más aún, los líderes de la CGT Luis Peña, Miguel Jiménez y Ciro Mendoza aprovecharon el despliegado para cuestionar al jefe del ejecutivo sobre sus relaciones con la CROM y para recordarle que no creían en la bondad de su gobierno.

No hay ni puede haber gobiernos buenos. La sola palabra gobierno significa abuso. [...]Y no nos cuenta el ejecutivo el apoyo que presta a un grupo de individuos directores de una organización política obrerista.[...] Nosotros tendremos que ser siempre, mientras estemos honradamente de acuerdo con nuestros ideales, opositores a un gobierno que, como el actual de México y los pasados, da cabida a la explotación del proletariado por la clase burguesa. [...] La CGT no es una organización política: es rebelde, antiestatal y libertaria.<sup>225</sup>

En adelante, las relaciones entre la CGT y el gobierno, que se apoyaba de la CROM, se hicieron más tensas, mientras se multiplicaban los episodios donde el uso de la violencia fue ejercido por ambas partes, con saldo no muy positivo para los trabajadores.

Pese a estos reveses, la CGT pudo conservar su fuerza gracias a que contaba con el apoyo del gremio tranviario, uno de los grupos con mayor importancia dentro del movimiento obrero de la ciudad de México.

Si bien es cierto que ya se encontraban en circulación algunos camiones, éstos no eran aún un medio de transporte importante, debido a que sólo había sido puesto en circulación un pequeño número de camiones. “El transporte constituyó el principal instrumento del progreso urbano, así es que el sistema tranviario metropolitano se hizo tan necesario como la alimentación. La CGT tuvo así en sus manos el centro de gravedad del Distrito Federal.”<sup>226</sup> Los tranviarios mostraron siempre su actitud combativa, misma que siempre fue clara en las huelgas lideradas por ellos y en el momento en que tenían que ejercer la acción directa.

El sindicato tranviario pudo mantener esta actitud desde que era miembro de la COM, ya que estaba consciente de la gran importancia que los tranvías tenían dentro de la dinámica de la ciudad y la presión que podía imponer con esto al gobierno. “El de los tranviarios fue uno de los sindicatos cegetistas más

---

<sup>225</sup>Ibid.

<sup>226</sup>Apud. José C. Valadés en, Enrique Guerra Manzo. Op. Cit. p. 25.

combativos, más concientes de sus intereses de clase, más intransigentes en su defensa y de los de mayor fogueo y experiencia en la lucha habían acumulado.”<sup>227</sup> Ante ello, se hace necesario ahondar en el papel combativo y la gran importancia que los tranviarios adquirieron dentro de la CGT, pues ambos se encuentran muy ligados.

### **Fin del anarcosindicalismo tranviario y de la CGT**

La estrecha relación entre el gremio tranviario y la CGT nos impide analizar por separado el declive de los tranvías y la pérdida de poder de dicha confederación. Es decir, no se puede entender la adhesión de la CGT a la CROM sin analizar el declive de una de sus principales bases de poder.

Como ya señalamos en el capítulo tres, la huelga de 1923 dejó debilitado al gremio tranviario, pues en esa ocasión las condiciones a las que se enfrentaron les fueron adversas. De igual modo, la CGT no logró acrecentar el número de sus afiliados debido a que, “un número mayor de obreros creía que era mejor disfrutar los limitados beneficios que otorgaban los engreídos líderes de la CROM con su apoyo gubernamental nacional y sus funcionarios locales frecuentemente militantes, que arriesgarse por un futuro precario con la anarcosindicalista CGT.”<sup>228</sup>

A sólo dos años de su fundación, la CGT se encontraba debilitada y pese a seguir representando la única opción viable del sindicalismo independiente, los duros reveses a los que se enfrentaron los sindicatos que la conformaban representaron el inicio del colapso de la confederación. De acuerdo con José C. Valadés “Las mismas fuentes de la época reflejaron el principio del colapso de la CGT, puesto que los diversos gremios a ella integrados, fueron debilitándose numéricamente, aislados entre sí, inmovilizados en su estrategia, superados por la policía laborista o integrados a la gran enemiga CROM.”<sup>229</sup>

---

<sup>227</sup> Enrique Guerra Manzo. Op. Cit. p. 25.

<sup>228</sup> John. M. Hart. Op. Cit. p. 210.

<sup>229</sup> Apud. José María Sánchez. Reivindicación del obrero, Puebla, [s.e], 1923, p. 17 en, Miguel Rodríguez. “Los tranviarios en los años veinte: sus luchas incorporación al aparato estatal” en,

Otro golpe certero que recibió el gremio tranviario fue la negativa dada por el gobierno obregonista respecto a la petición de que su sindicato fuera reconocido oficialmente. Aunado a ello, la participación de la CGT dentro del gremio tranviario quedó en sus niveles más bajos pues, el gremio experimentó la pérdida de su combatividad, además el gobierno no cesó de perseguir a sus simpatizantes hasta encarcelarlos. La Federación de tranviarios se encontró entonces en el vacío, lo que evidenció la desorganización y la falta de representación que estaba viviendo su gremio.

El desfavorable contexto en que se encontraban los tranviarios en 1924, sirvió a la CROM para lograr la unión entre los trabajadores de la Compañía de Ómnibus de México y los de la Compañía de Tranvías de México, que como señalamos en el capítulo dos, eran propiedad de un mismo grupo de dueños. Bajo la denominación de Alianza de Empleados y Obreros de la Compañía de Ómnibus y Tranvías de México, la alianza quedó constituida el 23 de diciembre de 1924.<sup>230</sup>

Como es de suponer algunos tranviarios se opusieron a la Alianza pues sabían que dejaban de lado la ideología anarquista y el papel combativo que por tantos años había tenido el gremio. Otros decidieron adherirse pensando “quizá en un empleo o una canonjía en alguna dependencia gubernamental controlada por los cromistas y, otros que vieron en esa posibilidad la única alternativa de recrear una organización más representativa de los intereses de los trabajadores después de la derrota de principios de 1923”.<sup>231</sup>

Constituida oficialmente y con el reconocimiento de la CROM, la Alianza de Empleados y Obreros de la Compañía de Ómnibus y Tranvías de México (AEOCOTM) se encargó de reducir al mínimo a los tranviarios que habían abrazado la tendencia anarcosindicalista, lo cual se hizo evidente durante la huelga que los tranviarios llevaron a cabo en el año de 1925.

---

<http://www.iih.unam.mx/moderna/ehmc/ehmco8/100.html>. Página visitada el 3 de agosto de 2009.

<sup>230</sup> Miguel García Guerrero. Op. Cit. p. 12.

<sup>231</sup> Miguel Rodríguez. “Los tranviarios... Op. Cit.

El contexto en el que se encontraba ahora el gremio tranviario era muy diferente del que había vivido con anterioridad, pues había dejado de significar un problema para la CROM al haberse afiliado renunciando a su combatividad. Además, por primera vez en su historia el gremio tranviario contaba con “el apoyo” de la principal central obrera de México.

### **La huelga de 1925 (28 de febrero- 14 de marzo)**

Iniciada el 28 de febrero 1925, ésta contó con el apoyo de 4108 trabajadores aproximadamente y tuvo como principales condiciones el reconocimiento de antigüedad; cancelación del contrato colectivo de trabajo y pago por incapacidad laboral y vacaciones.<sup>232</sup> Como se puede notar, en esta ocasión las peticiones eran diferentes, no se habló de un aumento de salario y mucho menos del reconocimiento de algún sindicato, condiciones que habían figurado como las principales demandas durante las huelgas tranviarias de 1920 y 1923 respectivamente. Además es notorio que se haya cancelado el contrato colectivo de trabajo, uno de los mayores logros que habían tenido los tranviarios.

La relación que guardaba la CROM con la Alianza de Empleados y Obreros de la Compañía de Ómnibus y Tranvías de México y los fines que perseguía con ello no pasaron desapercibidas para la opinión pública, empero fueron muy pocos los que se atrevieron a dar su punto de vista abiertamente. El periódico *Omega* fue uno de ellos. En su edición del 3 de marzo de 1923 la publicación señalaba que la huelga liderada por la CROM no tenía ningún interés en buscar el bienestar de los trabajadores, debido a que su verdadero fin era ampliar su área de influencia. “Esta huelga obedece en realidad a los propósitos de la CROM para extender su radio de acción. [...] La CROM constituye una especie de Estado dentro del Estado Oficial. [...] Estas acciones

---

<sup>232</sup> Archivo General de la Nación (en adelante AGN), Ramo: Transportes Públicos, Salón 4, Caja 6, Exp. 12, Legajo 1.

lejos de velar por los intereses obreros, acarrear la miseria y a la esclavitud de ellos mismos.”<sup>233</sup>

La huelga continuó su marcha provocando el enfado de los representantes de la Compañía de Tranvías de México y de la Compañía de Ómnibus de México que realmente eran una misma. Una vez más George R. Conway quien, como señalamos en el capítulo tres, desempeñaba el cargo de presidente de la Compañía de Ómnibus de México fue el encargado de llevar adelante las negociaciones entre los huelguistas y la compañía, manteniendo la actitud intransigente y poco negociadora manifestada desde la huelga de 1923.

En tanto, el gobierno infiltró agentes dentro de la alianza cuya labor consistió en investigar las tendencias que predominaban dentro de la organización. Muy probablemente esta acción del gobierno, se debió a la desconfianza que seguían teniendo hacia los tranviarios, debemos recordar que desde su fundación, el gremio tranviario fue un enemigo natural del gobierno.

El informe rendido por el agente 18, dio cuenta del estado de sumisión en que se encontraba la Alianza de Empleados y Obreros de la Compañía de Ómnibus y Tranvías de México y su estrecha relación con la CROM, mostrando de paso que los tranviarios ya habían perdido la disposición para la lucha sindical que por tantos años los había caracterizado:

17 de marzo de 1925, agente 18.

La Cía. de Ómnibus y Tranvías es una sola, fundada hace sólo un año. No ha puesto dificultades al gobierno y sí le ha ayudado de acuerdo con la confederación que está afiliada [CROM]. [...] En las luchas políticas han estado y están con el gobierno. [...] Las finalidades que persiguen son las que les marcan los directores de la CROM, es decir, solidaridad obrera y política dentro de esta organización.<sup>234</sup>

No obstante, la huelga se prolongó y ante la inminente paralización de los dos principales medios de transporte de la ciudad de México, el

---

<sup>233</sup>“En la huelga de los tranviarios se agitan manos ocultas.” en, *Omega*, 3 de marzo de 1925 en, AGN, Investigaciones Políticas y Sociales, Caja 1986 A, Expediente 15.

<sup>234</sup>AGN, Investigaciones Políticas y Sociales, Caja 1986 A, Expediente 16.

presidente Calles decidió mediar en el conflicto, no sin antes sostener una reunión con el señor Conway, quien a su vez ya había acudido al encuentro del embajador norteamericano en México. Para seguir contando con el apoyo del gobierno, la compañía aceptó las peticiones hechas por la alianza y ofreció incluso el reconocimiento de ésta como sindicato, algo que había sido exigido por el gremio tranviario durante tanto tiempo.

El 14 de marzo, después de una entrevista del gerente Conway con el presidente Calles, la empresa accedía a reconocer la representación sindical de la alianza; un día antes, Conway había tenido una entrevista con Sheffield, el embajador norteamericano y uno de sus principales amigos, quien había intervenido ante Calles para que a cambio del reconocimiento, el gerente de la compañía no tuviera mayores problemas con el gobierno.<sup>235</sup>

De este modo quedó cerrado el ciclo anarcosindicalista del gremio tranviario, atrás quedaban los años de sindicalismo independiente y se abría una nueva etapa en la que los tranviarios tuvieron que adherirse al sindicalismo oficial. Los tranvías comenzaron su lenta desaparición, ya que sumado al hecho de que el gremio tranviario se encontraba bajo el control estatal, los camiones siguieron ganando terreno dentro de la urbe capitalina. En paralelo, la matrícula de autos particulares siguió creciendo. Así lo señalaba una nota publicada el 4 de abril de 1926:

Se construirán cerca de cuatro y medio millones de automóviles y camiones durante el año 1926. [...]En todos los países, el uso de estos vehículos va extendiéndose rápidamente.[...] la Compañía de tranvías urbanos está usando ya, millares de millares de ómnibuses, con ventajas evidentes para sus propios intereses y la seguridad y conveniencia del público.[...] La gente necesita viajar. Viajamos todos ya por negocios, ya por recreación. La industria automotriz nos proporciona los medios para hacerlo con toda comodidad, seguridad y economía.<sup>236</sup>

El automóvil se presentaba así, como el medio de transporte moderno, dejando al tranvía en un segundo lugar. De haber sido un medio de transporte

---

<sup>235</sup> Apud. Rosendo Salazar. *Historia de las luchas proletarias en México 1923-1936*, México, Avante, 1938, p. 183 en, Miguel Rodríguez. "Los tranviarios... Op. Cit.

<sup>236</sup> "Se construirán cerca de cuatro y medio millones de automóviles y camiones durante el año 1926", en *El Demócrata*, 4 de abril de 1925. p.5.

moderno en el siglo XIX y las primeras dos décadas del XX, el tranvía comenzaba a ser percibido como un medio antiguo, pasado de moda, poco atractivo.

Por su parte, la CGT permaneció distanciada del conflicto que significó la huelga de 1925 debido a que, durante la presidencia callista fue víctima de un sinnúmero de represalias, las que a larga terminaron por debilitarla e insertarla al sindicalismo oficial. “La CGT pareció haberse desligado completamente del conflicto, permaneciendo como espectadora de unos sucesos que se hacían en nombre de los trabajadores para tener mayor control sobre ellos.”<sup>237</sup> Cuando el gremio tranviario fue cooptado por el sindicalismo oficial, la Confederación perdió una de sus principales bases de apoyo, quedando cada vez más expuesto a la represión estatal.

Con el inicio de la “Guerra Cristera”, el gobierno aumentó su apoyo hacia la CROM, pues como ya señalamos en el capítulo dos, había sido esta confederación la que había fundado la Iglesia Católica Nacional Mexicana, acto que marcó el inicio de la guerra. Además, mantener de su parte a la CROM significaba contar con el apoyo de un gran número de trabajadores, mismos que de ser necesario serían obligados a ir al campo de batalla para luchar por los intereses del gobierno, tal y como sucediera durante la administración carrancista con los “Batallones Rojos”.

Como es de suponer, la CGT iba perdiendo adeptos, era muy poco ya lo que podía ofrecer a sus afiliados. Además sus ingresos económicos eran cada vez menores, debido a que al disminuir el número de sus miembros, también disminuía el número de ingresos recaudados. A principios de los años treinta, la CGT terminó por insertarse al aparato estatal y al igual que el gremio tranviario debió abandonar la tendencia anarcosindicalista que por tanto tiempo le había acompañado. “La CGT, desarrolló en la década de 1930 una política de colaboracionismo con el Estado, que tanto había criticado antes, para esta

---

<sup>237</sup>Miguel Rodríguez. “Los tranviarios... Op. Cit.

época las huelgas de la CGT, en la medida en que era otra más de las organizaciones oficiales, sus huelgas ya no podían parecer inoportunas”.<sup>238</sup>

De este modo concluía el período de auge de la tendencia anarcosindicalista y con ella una de sus principales bases de poder. Poco a poco el panorama de la ciudad cambió: Los tranvías iban perdiendo terreno para dar paso a los novedosos camiones mostrando con ello que, “todo lo sólido se desvanece en el aire” y lo hace de una manera más fácil si así conviene a los intereses de los grupos dominantes.

### **Conclusiones.**

Una de las principales políticas obreras adoptadas por el gobierno obregonista, consistió en negociar con la CROM, esto le permitió mantener una relación clientelar con los sindicatos adheridos a ella.

Empero, sería a principios de la administración obregonista cuando los tranviarios se lanzaron nuevamente a huelga. Con una amplia experiencia como negociador en las huelgas y como gerente de la Compañía de Tranvías, el señor Conway decidió negar el aumento de sueldo, argumentado que la Compañía se encontraba en un estado de insolvencia.

Convencidos de la necesidad de una nueva agrupación que hiciera valer sus intereses, los sindicatos de tendencia anarcosindicalista, entre los que se encontraba el tranviario, fundaron la CGT. Combinando fundamentos comunistas y anarcosindicalistas, el objetivo principal de la confederación consistió en enarbolar un proyecto clasista que pretendía mantener la independencia de la clase obrera y extenderlo al resto de la sociedad con la esperanza de transformarla en una “sociedad igualitaria” donde quedara eliminada la explotación del hombre por el hombre y la existencia del Estado.

Para lograr su objetivo la CGT se valió de la acción directa y del uso de la violencia en contra del aparato estatal que, cabe señalar, reaccionó de la misma manera hacia el gremio tranviario. Con estas acciones la administración

---

<sup>238</sup>Miguel García Guerrero. Op. Cit. p. 18.

carrancista dejó en claro que su interés giraba en torno a permanecer en buenas relaciones con los empresarios, por lo que se no dudó en intervenir en las juntas de conciliación y arbitraje a favor de éstos.

Durante las huelgas de los años 20, los tranviarios fueron perdiendo poco a poco su fuerza, pues eran constantes los enfrentamientos de corte violento que la confederación y el gobierno sostenían con saldo desfavorable para los trabajadores. Al mismo tiempo, está el hecho de que la propia compañía de tranvías se encargó de poner en circulación de manera masiva los camiones y debilitar poco a poco con los tranvías. Finalmente, el gremio tranviario se insertó a la principal organización del sindicalismo oficial, la CROM.

Sin el apoyo del gremio tranviario, organización que había figurado como su principal base de apoyo, la CGT terminó por formar parte de la CROM. Alejada de la tendencia anarquista y con una actitud clientelar la CGT pasó a engrosar las filas del sindicalismo oficial. En tanto el gobierno se encargó de dar todas las facilidades para que los camiones entraran en circulación dado que, debilitar al gremio tranviario le traería dos grandes ventajas: Por un lado terminaría con el monopolio de los tranvías como medio de transporte y por el otro restaría fuerza a uno de los principales pilares de la CGT, confederación detractora de la CROM.

## Epílogo

Tras la búsqueda y el análisis de archivos del AGN y el AHDF, y la consulta de un número considerable de fuentes bibliográficas y hemerográficas, pudimos cumplir con el objetivo de esta investigación, el cual se centró en mostrar que el debilitamiento de los tranvías obedeció en gran medida al interés gubernamental, al interés patronal y especialmente de la CROM y más tarde de la CTM, por terminar con la tendencia anarcosindicalista y el sindicalismo independiente, ambos representados por el gremio tranviario.

En las conclusiones también señalamos que los tranvías dejaron de ser el sistema de transporte con más importancia dentro de la ciudad de México, pues los camiones comenzaron a ocupar el papel protagónico dentro de su sistema de transporte.

Ante ello, y pese a que nuestro trabajo no se centra en el estudio de los camiones, creemos necesario ahondar en el modo en que éstos se posicionaron como el transporte por excelencia en la ciudad de México. Fue durante la presidencia del general Álvaro Obregón cuando los camiones comenzaron su ascenso y al final de ésta se encontraban en la cumbre. Años después, pese a los estragos económicos que provocó la crisis económica de 1929, y gracias a que los camioneros permanecían bajo el control estatal a través de la CROM, los camiones se mantuvieron como el principal medio de transporte en la capital, en buena medida porque el sector recibió subsidios por parte del Estado.

El crecimiento de la urbe durante las presidencias del grupo Sonora fue notable pues la concentración de las actividades económicas y los procesos de organización territorial de la ciudad se encargaban de favorecerlo. Además “a la expansión urbana impulsada por la economía se le sumaron las acciones estatales que impactaron directamente la organización territorial de la ciudad.”<sup>239</sup>

Empero, fue durante la presidencia del General Lázaro Cárdenas (1934-1940) cuando se registraron los índices de crecimiento más elevados en materia

---

<sup>239</sup>Davis De la Peña y Jesús Rodríguez López. “Transporte Obrero” en, Pablo González Casanova (coordinador). *El obrero Mexicano*, Tomo 2, México, Siglo XXI, 1981. p.148.

de transporte, “en particular los camiones urbanos, que tuvieron un aumento absoluto del 64.5% pasando de 1,616 a 2,503 unidades.”<sup>240</sup>

Con la puesta en marcha del modelo económico denominado Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI), la ciudad de México vivió un auge económico ya que su principal objetivo fue el de “industrializar el país, para esto se implementó una estrategia de desarrollo económico tanto en la agricultura como en la industria, es decir, se apoyó de manera definitiva estos dos sectores, pero en términos relativos se apoyó más a la industria, esto porque se modificaron leyes, reglamentos y sobre todo la idea que se quería de nación.”<sup>241</sup>

Como es de suponer, la oleada de industrializadora de la época provocó un aumento en la población de la ciudad de México, pues como señalamos con anterioridad se dio un gran fomento a la industrialización, por lo que muchos campesinos se vieron obligados a emigrar a la ciudad de México, de tal modo que para “1940, la población del Distrito Federal aumento a 1,595,000 habitantes, la tasa de crecimiento a 2.7% anual y el área urbana a 115 km<sup>2</sup> .”<sup>242</sup>

La industrialización también originó el nacimiento de diversas parques industriales como los de “Consulado (1943), Aragón (1943), Tacuba (1946), Iztapalapa (1946) y G. A. Madero (1946).”<sup>243</sup> Con una ciudad cada vez más grande y la necesidad de los obreros de transportarse a lugares cada vez más lejanos para llegar a su lugar de trabajo, la demanda de autobuses aumentó también.

Es importante mencionar que “el crecimiento de los camiones no se debió sólo al aumento de la demanda sino también al apoyo de una política

---

<sup>240</sup> *Ibid.* p. 149.

<sup>241</sup> Martha Beatriz Guerrero Mill. Bases jurídicas del proceso de industrialización en México. 1940-1952, Tesis para obtener el grado de licenciatura en historia, Facultad de Filosofía y Letras, México, 2001. p. 47.

<sup>242</sup> Enrique Cervantes Sánchez. “El crecimiento de la ciudad de México” en, <http://www.posgrado.unam.mx/servicios/productos/omnia/anteriores/11/03.pdf> página visitada el 4 de mayo de 2010.

<sup>243</sup> Davis De la Peña y Jesús Rodríguez López. *Op. Cit.* p. 152.

gubernamental que garantizó tanto la dotación de vehículos como la ganancia de los camioneros.”<sup>244</sup>

Mientras más grande era el área de influencia de los camiones, también era más grande el poder político que iban adquiriendo. Consciente de la situación el gobierno se mostraba condescendiente con los camioneros, pues incluso los subsidió en momentos de crisis. Sin embargo, el subsidio tendría un doble fondo dado que, “no sólo ayudó a mantener bajas las tarifas y a garantizar las ganancias de los camioneros, sino que tuvo efectos político-ideológicos que rebasaron la relación camioneros-Estado.”<sup>245</sup> Es decir, el gobierno mantenía bajo su control a los camioneros a través de prácticas clientelares, una gran enseñanza que le había dejado la experiencia pasada con los tranviarios.

No obstante, ello no significó que las condiciones de trabajo de los camioneros fueran las mejores. Al respecto Manuel Perló señala: “En un régimen que se mostró partidario de las movilizaciones obreras como el cardenista, la mayor parte de las huelgas de los choferes fueron ganadas por los patrones.”<sup>246</sup>

En 1943 los camioneros mantenían bajo su control a la mayoría del transporte de la ciudad de México. Por el contrario, los tranvías permanecían en un estado estático, situación que fue explicada por los propios tranviarios a través del siguiente desplegado:

La Compañía de Tranvías de México S.A. y la Compañía de Luz y Fuerza Motriz, S.A., pertenecen al trust internacional “SOFINA”. La Compañía de Tranvías paga a la Compañía de Luz dos centavos y medio, por cada kilowatt que consuman los tranvías. En cambio el público paga dieciséis centavos por cada kilowatt. En consecuencia los accionistas extranjeros del trusts desean liquidar la Compañía de Tranvías para poder disponer de la energía que consumen los trenes eléctricos y venderla directamente al público. Esta obra produciría al trust una ganancia de doce millones de pesos al año. Esto explica el abandono en que se encuentra el sistema de transporte. En efecto, desde hace muchos años la Compañía de tranvías no ha invertido un solo centavo en el negocio y ni siquiera ha hecho las erogaciones para el mantenimiento normal del sistema.

---

<sup>244</sup>Ibid. p. 149.

<sup>245</sup>Ibid. p. 150.

<sup>246</sup>Manuel Perló. “Estado, vivienda y estructura urbana en el cardenismo”, en *Cuadernos de investigación social*, núm.3, ITS-UNAM, México, 1981. p. 23.

Por el contrario, en la actualidad hay un kilometraje menor que en el año 1900, el 40% de las vías se encuentra en pésimo estado, el 50% en regulares condiciones y sólo el 18% en buen estado.<sup>247</sup>

El documento muestra así el principal argumento por el que los tranvías habían sido abandonados por la empresa ya que para ésta existían mejores negocios, como la venta directa e energía eléctrica a los ciudadanos. La indiferencia de la compañía ocasionó también la reducción de la red tranviaria y el pésimo estado en que se encontraba por falta de mantenimiento.

El descontento de los tranviarios se hizo evidente, pues si bien habían perdido su poder combativo, planearon llevar a cabo una huelga. El principal objetivo de este movimiento consistió en exigir a la compañía la inversión necesaria para el mantenimiento de las líneas de tranvías. De este modo los tranviarios no perderían su fuente de trabajo y podrían seguir laborando aunque bajo condiciones precarias de trabajo.

Tras enterarse del conato de huelga, la Compañía señaló que “la única forma en que podría conceder un aumento de salario sería mediante el aumento del 20% en las tarifas y la reducción de cantidades, ya insuficientes que actualmente aplica el mantenimiento del sistema.”<sup>248</sup>

La huelga fracasó pues la empresa no dio tregua al gremio y le exigió elegir entre el aumento de salario y el alza de las tarifas en el transporte. Este hecho dejó en claro la situación tan dependiente que el gremio tranviario vivía y la poca combatividad con la que contaba.

Por su parte, los camiones siguieron su ascenso durante la primera mitad de los años 40, fenómeno que se agudizó durante la emergencia suscitada por la Segunda Guerra Mundial que exigía garantizar el servicio de transporte urbano. Ante ello, Manuel Ávila Camacho expidió en marzo de 1945 la Ley de los Transportes Urbanos y Suburbanos del D. F. En ella se sentaban las bases legales para garantizar la continuidad del servicio, ya que la paralización parcial

---

<sup>247</sup>“Los tranviarios luchan en beneficio de el pueblo.”. Leopoldo Solís (litografía). 1943. Esta litografía se encuentra en el segundo piso de la sala de exposiciones del Museo del Estanquillo.

<sup>248</sup>Ibid.

o total de dichos transportes podría ocasionar graves prejuicios de la economía en general.<sup>249</sup>

Una de los estímulos que motivó al gobierno a decretar dicha ley fue la huelga tranviaria de 1945. Tal vez esta huelga tuvo mayor trascendencia comparada a la de 1943 por la coyuntura histórica que la enmarcaba. Ante el conflicto bélico mundial el gobierno mexicano no podía permitir que los movimientos obreros, como el de los tranviarios, siguieran su curso o peor aún que se radicalizaran, pues pondrían en jaque el auge económico que se vivía en la ciudad de México.

Fue así como “el gobierno del Distrito Federal, apoyándose en la Ley sobre Transportes Urbanos y Suburbanos, tomó la determinación de ocupar los bienes de la compañía.”<sup>250</sup> La desición del gobierno causó la inconformidad de los tranviarios, quienes poco pudieron hacer ya que hacía mucho que había dejado de ser un gremio combativo.

“La nacionalización de los tranvías marcó formalmente el fin de la competencia entre los camiones y los tranvías, formalmente porque en 1940 los camioneros manejaban 2 502 unidades, mientras los tranvías no pasaban de 500 vagones.”<sup>251</sup> Fue así como los camiones vivieron un vertiginoso ascenso en tanto, el paulatino agotamiento de los tranvías seguía su curso. Para justificar nuestra afirmación, reproduciremos un cuadro comparativo elaborado por María Cristina Sánchez-Mejorada Fernández.

---

<sup>249</sup>Davis De la Peña y Jesús Rodríguez López. *Op. Cit.* p. 155.

<sup>250</sup>María Cristina Sánchez Mejorada. “Los conflictos en torno al transporte” en, *Rezagos de la modernidad. Memorias de una ciudad presente*. México, Cultura Universitaria/Serie Ensayo-83. Universidad Autónoma Metropolitana, 2005. p. 357.

<sup>251</sup>Davis De la Peña y Jesús Rodríguez López. *Op. Cit.* p. 154.

**Total de pasajeros transportados por autobuses y tranvías.<sup>252</sup>**  
**Autobuses** **Tranvías**

Año	Unidades*	Pasajeros al año	% del total	Unidades	Pasajeros al año	% del total	Total de pasajeros
1940	1,711	336'007,241	64.0	485	189'168,892	36.0	525'176'133
1946	2,549	686'792,212	72.7	405	257'907,427	27.3	944'699,639
1950	3.581	863'723,424	79.9	426	217'534,228	20.1	1,081'257,652

Fuente: Departamento de Estadística del Distrito Federal.

\*Se refiere a las unidades que en promedio circulaban al año.

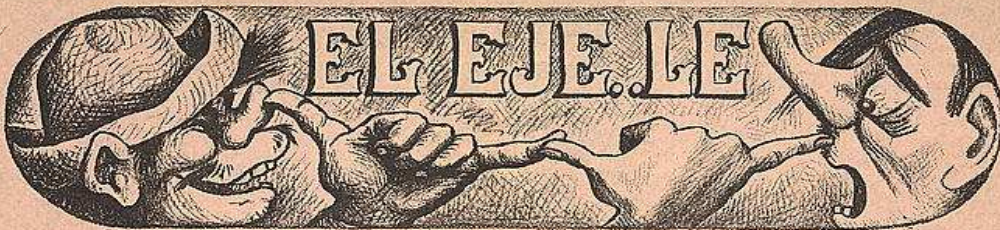
En el cuadro se puede ver cómo el número de vehículos automotores así como el de sus usuarios vivió un aumento de casi 15% entre 1940 y 1950, mientras que los tranviarios iban a la baja en el mismo porcentaje. Si comparamos la cifras dadas por Ariel Rodríguez Kuri, donde se señala que de 1900 a 1910 se pasó de 26,669,888 a 76,333,517 y ya para el año de 1923 la cifra de usuarios era de 102,321,628<sup>253</sup> se puede apreciar el notorio descenso de en el número se usuarios de los tranvías.

Si bien, la decadencia de los tranvías duró por lo menos dos décadas más, nuestra intención al elaborar este epílogo era mostrar el modo en que los camiones se posicionaron como el transporte por excelencia en la ciudad de México y, como de manera contraria los tranvías comenzaron su decadencia.

Así pues, hemos querido mostrar que mientras los tranvías vivieron un largo y penoso debilitamiento, los camiones comenzaron a posicionarse como el transporte por excelencia pues, entre otras cosas nunca representaron un verdadero peligro para el sindicalismo oficial dado que desde su nacimiento como sindicato, los camioneros se aglutinaron bajo la protección de la CROM y más tarde de la CTM.

<sup>252</sup> María Cristina Sánchez Mejorada. Op. Cit. p. 342.

<sup>253</sup> Ariel Rodríguez Kuri. "El ayuntamiento y el servicio de tranvías, 1880-1914" en *La experiencia olvidada. El ayuntamiento de México: política y gobierno, 1876-1912*. México, El colegio de México, Centro de Estudios históricos, Universidad Autónoma Metropolitana, Azcapotzalco, 1996. p. 163.



**LAS PLANILLAS Y OTRAS YERBAS**



"Cuando hay modo, hasta el codo" — dicen los dueños de camiones. Y quieren aumentar el precio de las planillas, ya que no pudieron suprimirlas porque el pueblo y las autoridades se pusieron de fierro malo. ¡Nada más 40.000 pesos diarios piensan ganar con el aumento los industriales camioneros, encima de lo que ya se embolsaz!

Para que el pueblo no lo sienta mucho, los cabezillas de la Alianza de Camioneros explican que sólo se trata de aumentar UN CENTAVITO en cada tira de tres planillas. ¿Quién es más pobre por un centavo menos? Y aunque esto tiene sus "dependas" y sus "asegures", lo indudable es que, en cambio, si hay quienes se hacen más ricos por un centavo más. Porque son muchos miles de centavos de más en cada día, y como dice el dicho: "Con muchas gotas de cera, se forma un cirio pascual"...

Seguramente la satisfacción del público por el buen servicio de camiones de que disfruta el Distrito Federal es lo que justifica el AUMENTO DEL PASAJE que quiere imponer a través de la Alianza de Camioneros, su gordo padrino el Banco de Transportes. ¿Quién no está contentísimo, en efecto, con el servicio de camioneros?

No hay nada más cómodo en el mundo. Marca usted el "alto" en una esquina y se detiene el camión en la otra, porque va de prisa para cumplir el itinerario y hacer más viajes. Se sube usted, si puede, agarrándose con mano, uñas y dientes, porque ya no cabe un alma más. Pero como el cobrador le roba amablemente: "Más adelante, favor", usted se abre paso a punta de codos hasta la rearguardia del vehículo. Se egera de un tornillo, si lo encuentra, y se hace arco de modo que en las coubas le quede una canasta de oloroso pescado y frente a la nariz la amenaza elegante de un sombrero primavera con flores, plumas y alguna que otra espina.



"¡Vámonos! ¡Hay lugar! ¡Bueno, suben! ¡Adentro, por favor! ¡No estorben el pasil!" Y a la hora en que quiere abandonar aquella delicia con ruedas en la esquina de Isabel la Católica, éste usted por bien servido si puede hacerlo en Pino Suárez, después de una lucha tan encarnizada como la defensa de Singapur.

Desgraciadamente los peces gordos del monopolio camionero hace mucho tiempo que no pueden disfrutar de los viajes en camión. Su ardua vida se dedica en automóviles particulares, y si los verdaderos trabajadores del camión — el chofer y el cobrador — se permitieran intervenir en favor del público, serían tratados como cuando piden su propio mejoramiento: a patadas y pistoletazos. El monopolio no quiere quejas: quiere pesos. Es como acido de tejones: no más los uñazos se oyen.

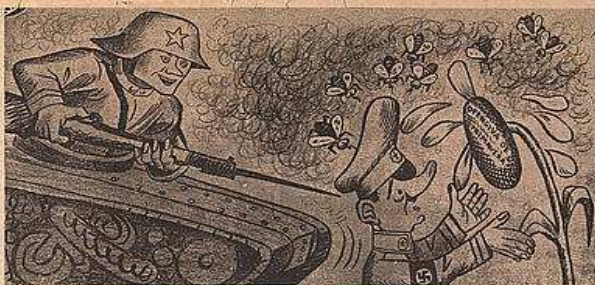
¿Habrá esta vez quien le ponga el cascabel al gato?

**MACHETE CONTRA PARAGUAS**



— MEXICO: Epa vale, se oyen voces...

— EL OTRO: No se alarme será el viento.



Lo que el viento se llevó... más el frío y los carambazos



¡¡Suben... bajan... azotó 'o res... vámonos...!!

Colaboraciones, opiniones y pedidos de amigos, o refrescadas de "quintacolemnistas", a: ARTISTAS LIBRES DE MEXICO, Apdo. Postal 10110. Ciudad

IV. 3 En la parte inferior de la imagen se muestra el caos que provocaban los camiones pues, no respetaban las paradas reglamentarias. Ya para 1942, este medio de transporte se encontraba posicionado como el más importante en la ciudad de México. "El eje..le", en Hoja popular número 3. Ediciones de artistas libres de México. Marzo 8 de 1942.

## **Conclusiones finales**

Mí trabajo recepcional pretende demostrar que el debilitamiento de los tranvías obedeció entre otros factores al interés gubernamental por terminar con la tendencia anarcosindicalista y el sindicalismo independiente, ambos representados por el gremio tranviario.

Para ello elaboré cuatro capítulos cuyo objetivo principal fue trazar la línea que permitiera comprender que el debilitamiento de los tranvías, que era el transporte por excelencia en la ciudad de México, obedeció no sólo a la necesidad de implementar un sistema de transporte más moderno sino también influyó el interés gubernamental por terminar con la tendencia anarcosindicalista.

Siendo el principal medio de transporte en la ciudad de México, tenían una amplia capacidad para cambiar la dinámica citadina en cada paro de labores. De este modo, también representaban un obstáculo para el gobierno, quien no podía permitir la amenaza que ello significaba. Este es uno de los argumentos más importantes del trabajo recepcional y que ante ello fue un tema que trate a lo largo de toda la obra.

Como principal pilar de las confederaciones de corte anarcosindicalista, primero la Casa del Obrero Mundial (COM) y luego la Confederación General de Trabajadores (CGT), el gremio tranviario fue también uno de los grupos más golpeados por la represión gubernamental, aunque la administración que lo reprimió con más fuerza fue la obregonista. Este tema lo traté en los capítulos tres y cuatro, donde mostré que la ofensiva por parte del gobierno fue tal que los tranviarios tuvieron que adherirse a la Confederación Regional de Obreros Mexicanos (CROM).

El debilitamiento de los tranvías y su organización gremial, se suscitó a la par que el debilitamiento de la CGT, central obrera a la que se encontraba adherida. Desde su nacimiento la CGT, había tenido que encarar el rechazo del gobierno y de la CROM, organismo que hizo lo necesario para debilitarla hasta que logró insertarla al aparato estatal.

Además, su situación económica y política eran muy desfavorables si se les compara con el de la CROM.

Aunado a ello, el gobierno había dado todas las facilidades a la Compañía de Tranvías de México para que fuera ésta quien pusiera en circulación de manera masiva los camiones en la ciudad de México.

Mi afirmación tiene como sustento un telegrama reproducido en el capítulo cuatro, donde el ex gerente de la Compañía de Tranvías G. R. Comway agradece al jefe del ejecutivo por las facilidades que le había otorgado para poder establecer el servicio de autobuses en la Ciudad, aunque ahora en calidad de presidente de la Compañía de Ómnibus de México.

Sin el apoyo del gremio tranviario, organización que había figurado como su principal base de apoyo, la CGT terminó por formar parte de la CROM, alejada de la tendencia anarquista y con una actitud clientelar la CGT pasó a engrosar las filas del sindicalismo oficial.

La elaboración de este trabajo me ha dejado una gran vivencia pues, he aprendido que la desaparición de los tranvías tiene un entramado profundo, donde las cuestiones políticas jugaron un papel esencial.

Creo que es posible pensar en un escenario en el cual los tranvías seguirían circulando en la ciudad de México ya que, desde mi perspectiva su debilitamiento no se debió a que éstos se hubieran vuelto ineficaces u obsoletos. Basada en el análisis de las fuentes primarias y secundarias que he leído, me atrevo a señalar que entre los factores que motivaron la larga agonía y finalmente la desaparición de los tranvías fueron: el interés gubernamental por terminar con la tendencia anarcosindicalista y el sindicalismo independiente y la poca inversión que la compañía que los administraba hizo a partir de los años veinte para su mantenimiento.

Sé que aún hay preguntas por responder respecto al tema, como ¿qué sucedió con los tranviarios que se siguieron apegando a la tendencia anarcosindicalista? ¿Cómo y cuándo se forma el Sindicato de Tranviarios? ¿Por qué ha cobrado auge el tema de los tranvías en la actualidad? ¿Cuáles

son las posibilidades de volver a implementar el tranvía como medio de transporte masivo en la ciudad de México? Etcétera.

Siguiendo con esta línea de investigación, sería importante indagar sobre la influencia que tuvieron el gobierno y el sindicato en la desaparición de la Compañía de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100.

Creo que este tema tiene muchos puntos concordantes con lo sucedido al gremio tranviario pues, mi primera hipótesis respecto al tema gira entorno al el interés del gobierno de restarle poder a la principal central de transporte urbano. La experiencia vivida entre el gobierno y el gremio tranviario, mostró al gobierno de Carlos Salinas lo peligroso que sería permitir el fortalecimiento del Sindicato de Trabajadores de la Compañía de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100.

## **Archivos y fuentes consultados**

### **Archivo Histórico del Distrito Federal (AHDF)**

AHDF. Ayuntamiento, Trenes, Volumen 1038. Expediente. 19. 24 de abril de 1869.

AHDF. Municipalidades, Azcapotzalco, Volumen 1040. Expediente 94. Marzo 11 de 1880.

AHDF. Ayuntamiento, Trenes, Volumen 1038. Expediente. 34 4 de febrero de 1871

AHDF. Fondo ayuntamiento, Volumen 1038, Expediente 2.

AHDF. Fondo Ayuntamiento, Volumen 1038. Expediente. 2.

AHDF. Secretaria General- Tráfico, Vehículos. Caja 3999 Expedientes del 57 al 65 Año 1922.

AHDF. Secretaria General- Tráfico, Vehículos. Caja 3999 Expedientes del 57 al 65, Año 1922

### **Archivo General de la Nación (AGN)**

AGN. Ramo: Transportes Públicos, Salón 4, Caja 6, Exp. 12, Legajo 1.

AGN. Fondo Obregón- Calles, expediente 407-S-21, 27 de octubre de 1922.

AGN. Fondo Obregón- Calles, expediente 407-T-1. 12 de diciembre de 1921.

AGN. Fondo Obregón- Calles, expediente 407-T-8. 7 de febrero de 1923

AGN. Fondo Obregón- Calles, expediente 803-A-32. 24 de julio de 1923

AGN. Fondo Obregón- Calles, expediente 803-S-16. 25 de abril de 1922

AGN. Fondo Obregón- Calles, expediente 803-S-16. 29 de marzo de 1922

AGN. Fondo Obregón-Calles, expediente 407-T-8. 10 de diciembre de 1921.

AGN. Investigaciones Políticas y Sociales, Caja 1986 A, Expediente 16.

AGN. Transportes Públicos, Caja 5 Exp. 7 Legajo

## Bibliografía

Anna, Timothy, Jan Bazant, Friederich Katz, John Womack Jr, Jean Meyer, Alan Knight, Meter H. Smith. *Historia de México*, Barcelona, Crítica, 2003.

Aréchiga Córdoba, Ernesto. *Tepito: del antiguo barrio de indios al arrabal Historia de una urbanización inacabada, 1868-1929*, México, Uníos, Colección sábado Distrito Federal, 2003.

Arteaga Castillo, Belinda. *La escuela racionalista de Yucatán. Una experiencia mexicana de educación anarquista (1915-1923)*. México, Universidad Pedagógica Nacional, 2005.

Baena Paz, Guillermina. *La Confederación General de Trabajadores (1921-1931) Antología*, México, Centro de Estudios Históricos del Movimiento Obrero Mexicano (CEHSMO), 1982.

Barbosa Cruz, Mario " Entre naturales, ajenos y vecindados. Crecimiento urbano en Xochimilco, 1929-2004" en María Eugenia Terrones (coord.) *A la orilla del agua. Política, Urbanización y Medio Ambiente, Historia de Xochimilco en el siglo XX*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Mora, 2004.

Berman, Marshall. *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*, México, Siglo XXI Editores, 13ª edición, 2001. [Traducción de Andrea Morales Vidal]

Betancourt Pérez, Antonio. "La pedagogía del anarquismo en México. La Escuela Racionalista", en *Estudios y ensayos*, Vol. II, núm. 4, abril-junio, Mérida, 1969.

Betancourt, Hugo. "Caminos y transportes en el siglo XIX" en, Mario Barbosa y Salomón González (Coordinadores). *Problemas de la urbanización en el valle de México 1810-1910. Un homenaje visual en la celebración de los centenarios*, México, UAM, 2009.

Bobbio, Norberto. Nicola Matteucci y Gianfranco Pasquiano. *Diccionario de política*, México, Siglo XXI editores, 2000.

Camarena, Mario. "El tranvía en época de cambio", en *Historias 27*. octubre de 1991- Marzo 1992.

Carr, Barry. *El movimiento obrero y la política en México 1910-1920*, México, Era- SEP Setentas, 1976.

Carrasco, Pedro. *Adolfo de la Huerta. La integración como arma de la*

*revolución*, México, Siglo XXI, 1988.

Carrillo Aspeitia, Rafael. *Ensayo sobre historia del movimiento obrero en México, 1823-1912*, México, Centro de Estudios Históricos del Movimiento Obrero, 1981.

Casasola, Gustavo. *Efeméridades ilustradas del México de ayer*, México.

Castro, Pedro. *Adolfo de la Huerta, la integridad como arma de la revolución*, México, Siglo XXI, 1988.

Chassen de López, Françoise R.. *Lombardo Toledano y el movimiento obrero mexicano (1917-1940)*, México, Extemporáneos, 1977.

De Gortari, Hira y Regina Hernández Franyuti *La Ciudad de México y el Distrito Federal. Una historia compartida*, México, Departamento del Distrito Federal, Instituto Mora, 1988.

De Gortari, Hira y Regina Hernández Franyuti. *Memoria y encuentros: La ciudad de México y el Distrito Federal 1824-1928*, Tomo II, México, D.D.F. Instituto de investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1988.

De la Borda, Joel Álvarez. *Cien años de transporte eléctrico en la ciudad de México*, México, Quinta del agua, México, 2000.

De la Torre Villar, Ernesto. "Notas para la historia del trabajo y de las telecomunicaciones en México: la Compañía de Tranvías y las luchas obreras 1900-1945", *Humanitas*, Monterrey, Universidad de Nuevo León, 1974.

Delgado de Cantú Gloria M.. *Historia de México. México en el siglo veinte*. México, Prentice Hall, 2003.

Dolores Morales, María. "Espacio, propiedad y órganos de poder" en *Ciudad de México. Instituciones, actores sociales y conflicto político*, Carlos Illanes y Ariel Rodríguez Kuri (compiladores), México, El Colegio de Michoacán, UAM, 1996.

Dublan, Manuel y José Ma. Lozano. "Límites del Distrito de México (1854)" en, *Memoria y encuentros: La ciudad de México y el Distrito Federal (1824-1928)*, Hira de Gortari Rabiela y Regina Hernández Franyuti (compiladores), Tomo I, México, Departamento del Distrito Federal. Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1988.

*Enciclopedia Internacional de las Ciencias Sociales*. Tomo 8, Dirigida por David L. Sills, Madrid, 1976.

Felipe Leal, Juan y José Woldenberg. "Los trabajadores y el Estado liberal-oligárquico", en *Estado liberal a los inicios de la dictadura porfirista. La clase*

*obrero en México*, México, siglo XXI- UNAM, 1981.

Felipe Leal, Juan. *Del mutualismo al sindicalismo en México. 1845-1910*, México, Ediciones el caballito, 1991.

Flores, Chava. *Mi México de ayer*. México, 1954.

García Guerrero, Miguel. *La Confederación General de Trabajadores y el sindicalismo independiente en el obregonismo*, Tesis de Licenciatura en historia, Facultad de Filosofía y Letras, México, 1984.

Garza, Gustavo. *El proceso de industrialización en la ciudad de México*, México, El Colegio de México, 1985.

González Casanova, Pablo. *La clase obrera en México, en el primer gobierno constitucional (1917-1920)*, Tomo 6, México, Siglo XXI editores-UNAM, 1980.

Guerra Manzo. Enrique. *La Confederación General de Trabajadores y la lucha política en México 1921-1925*, Tesis de licenciatura, México, Escuela Nacional de Estudios Profesionales Acatlán, 1989.

Guerrero Mill, Martha Beatriz. *Bases jurídicas del proceso de industrialización en México. 1940-1952*, Tesis para obtener el grado de licenciatura en historia, Facultad de Filosofía y Letras, México, 2001.

*Guía Oficial del Sistema de Tranvías de México*. México D.F., Departamento de publicidad, 1922.

Gutiérrez Nájera, Manuel. "La novela del tranvía" en *Tranvía*, México, FCE.

Hobsbawm, Eric. "La revolución industrial", en *La era de la revolución*, Barcelona, Critica, 2003.

Huitrón, Jacinto. *Orígenes e historia del movimiento obrero en México*, México, Editores Mexicano Unidos, 1974.

Ibarruri, Dolores. *A los trabajadores anarquistas*, México, Nuestro Tiempo, 1953.

Illades, Carlos. "Rhodakanaty. La exposición de la doctrina", en *Las otras ideas. El primer socialismo en México 1850-1935*, México, UAM Cuajimalpa, Era, 2008.

\_\_\_\_\_. *Hacia la república del trabajo. La organización artesanal en la ciudad de México, 1853-1876*, México, El colegio de México- UAM Iztapalapa, 1996.

J. Pani, Alberto. *La higiene en México*, México, Imprenta de J. Balleca, 1916,

pp. 67 y 68.

Lazarín, Javier. *Venustiano Carranza y la búsqueda de su base de poder política propia. El caso de la intervención de la Compañía de Tranvías de México, 1914-1919*. Tesis de Maestría, Instituto Mora, México, 2002.

Lear, John. "La XXVI Legislatura y los trabajadores de la ciudad de México", en *Secuencia*, enero-abril de 1998, México, Instituto Mora, 1998.

Lechuga de Bustamante, Rosa, *Barios de México. Tepito- Indianilla- Provincia*, México, Fomento por la Cultura, 1954.

Leidenberger, Georg. "¿porqué desaparecieron los tranvías? La competencia entre dos medios de transporte en la ciudad de México: 1910-1930", en *Los últimos cien años. Los próximos cien...*, Ariel Rodríguez Kuri y Sergio Tamayo Flores- Alatorre. México, UAM. 2004.

\_\_\_\_\_. "Las huelgas tranviarias como rupturas del orden urbano, de 1911 a 1925", en *Formas de descontento y movimientos sociales, siglos XIX y XX*. José Ronzón y Carmen Valdez (Coordinadores), México, UAM-Azcapotzalco, 2005.

M. Hart, John.. "Anarquismo, la clase obrera y las fases iniciales de la revolución", en *El anarcosindicalismo y la clase obrera mexicana. 1860-1931*, México, Siglo XXI, 1980.

Matute, Álvaro. *La Carrera del caudillo*, México, El colegio de México, 1980.

Meyer, Jean. "Los obreros en la Revolución Mexicana: los Batallones Rojos", Vol. XXI, No. 1, julio-septiembre, 1971.

Perló, Manuel. "Estado, vivienda y estructura urbana en el cardenismo", en *Cuadernos de investigación social*, núm.3, ITS-UNAM, México, 1981. p. 23.

Ramos García, Martín. *Los caminos del fierro en el Distrito Federal: desde los ferrocarriles urbanos hasta los tranvías eléctricos 1858-1920*, México, UAM Iztapalapa, 1993.

Ribera Carbó, Anna. "La Casa del Obrero Mundial y la efímera historia del anarcosindicalismo mexicano", en *Cultura política de los trabajadores (siglos XIX y XX)*. Miguel Orduña y Alejandro de la Torre (Cordinadores), México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2008.

Robles Gómez, Jorge Alfredo. *Huelga tranviaria y motín popular*, Toluca, Universidad Autónoma del Estado de México, 1981.

Rodríguez Kuri, Ariel. "El ayuntamiento y el servicio de tranvías, 1880-1914" en *La experiencia olvidada. El ayuntamiento de México: política y gobierno, 1876-1912*. México, El colegio de México, Centro de Estudios históricos, Universidad Autónoma Metropolitana, Azcapotzalco, 1996.

\_\_\_\_\_. *Historia del desasosiego. La revolución en la ciudad de México, 1911-1922*, México, El Colegio de México, 2010.

\_\_\_\_\_. *La experiencia olvidada. El ayuntamiento de México: política y gobierno, 1876-1912*. México, UAM Azcapotzalco. El Colegio de México.

Rodríguez, Miguel. *Los tranviarios y el anarcosindicalismo en México (1920-1925)*, Puebla, Universidad Autónoma de Puebla. 1980.

Rogelio Álvarez, José. *Enciclopedia de México*, Tomo 1, Enciclopedia de México, México, 1977.

Salazar, Rosendo. *Historia de las luchas proletarias en México 1923-1936*, México, Avante, 1938.

\_\_\_\_\_. *La Casa del Obrero Mundial*, México, Partido Revolucionario Institucional, 1972.

Sánchez De Tagle, Esteban. *Los dueños de la calle. Una historia de la vía pública en la época colonial*, México, INAH, Departamento del Distrito Federal, 1988.

Sánchez Mejorada, María Cristina. "Los conflictos en torno al transporte" en, *Rezagos de la modernidad. Memorias de una ciudad presente*. México, Cultura Universitaria/Serie Ensayo-83. Universidad Autónoma Metropolitana, 2005.

Tamayo, Jaime. *En el interinato de Adolfo de la Huerta y el gobierno de Álvaro Obregón (1920-1924)*, México, Siglo XXI, 1987.

Vázquez Ramírez, Esther Martina. *Tradición Sindical y dinámica intergeneracional. Una relectura del Movimiento Obrero: la CGOCM y la CSUM (1932-1935)*, Tesis de licenciatura, México, Escuela Nacional de Antropología e Historia- INAH, 1994.

Vega y Monroy, Luis. *Crónicas nostálgicas (Estampas de la ciudad de México)*, México, editorial JUS México, 1979.

Werner Tobler, Hans. "El régimen de los sonorenses, 1920", en *La Revolución Mexicana. Transformación social y cambio político, 1876-1940*, México, Alianza Editorial, 1997.

## Fuentes electrónicas

Alejandrina Escudero. “La ciudad posrevolucionaria en tres planos”, en [http://www.analesie.unam.mx/pdf/93\\_103-136.pdf](http://www.analesie.unam.mx/pdf/93_103-136.pdf)

Barragán, Leticia. Ortiz, Rina y Rosales, Amanda. *El mutualismo en México Siglo XIX*. [www.antorcha.net/biblioteca\\_virtual/historia/mutualismo/mutualismo.html](http://www.antorcha.net/biblioteca_virtual/historia/mutualismo/mutualismo.html)  
Tercera edición cibernética, enero del 2003.

Cervantes Sánchez, Enrique. “El crecimiento de la ciudad de México” en, <http://www.posgrado.unam.mx/servicios/productos/omnia/anteriores/11/03.pdf>

<http://enciclopedia.us.es/index.php/Anarcosindicalismo>

<http://translate.google.es/translate?hl=es&langpair=en|es&u=http://www.wisegeek.com/what-is-direct-action.htm>.

[http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/dc/atrasenbahn\\_1905.png](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/dc/atrasenbahn_1905.png).

[http://www.archive.org/stream/ElmovimientoAnarquistaEnMexico1911-1921\\_djvu.txt](http://www.archive.org/stream/ElmovimientoAnarquistaEnMexico1911-1921_djvu.txt)

Lastra Lastra, José Manuel. “El sindicalismo en México”, en <http://www.juridicas.unam.mx/publica/rev/hisder/cont/14/cnt/cnt3.htm>

Legorreta, Jorge. “De cocodrilos al pulpo verde, el transporte dominante de la urbe” en, *La Jornada*. 23 de septiembre de 2004. En <http://www.jornada.unam.mx/2004/09/23/02an1cul.php?origen=cultura.php&fly=1>

Miranda, Rafael. *De Atenas a Chalco (Sin pasar por la Tcheka\*)*, <http://www.fundanin.org/miranda4.htm> Página visitada el 24 de abril de 2008.  
p. 2 (\*) Policía secreta creada bajo las órdenes de Lenin, encargada de combatir la contrarrevolución (1917-1922). Posteriormente rebautizada como “administración política de Estado” o GPU (Gossoudarstvennoïe Polititicheskoie Oupravlenie).

Quiñones Aguilar, Carlos A. “La huelga general en la ciudad de México”, en Memoria. [http://www.uom.edu.mx/rev\\_trabajadores/pdf/55/55\\_Carlos\\_Quinones.pdf](http://www.uom.edu.mx/rev_trabajadores/pdf/55/55_Carlos_Quinones.pdf).

Rhodakanaty, Plotino. *Cartilla socialista, Primera edición cibernética* Captura y diseño, Chantal López y Omar Cortés., [http://www.antorcha.net/biblioteca\\_virtual/politica/cartilla/cartilla.html](http://www.antorcha.net/biblioteca_virtual/politica/cartilla/cartilla.html).

Rodríguez Miguel. “Los tranviarios en los años veinte: sus luchas e incorporación al aparato estatal”, en <http://www.iih.unam.mx/moderna/ehmc/ehmc08/100.html>.

Topete Lara, Hilario. *Los Flores Magón y su circunstancia*, Contribuciones desde Coatepec, Universidad Autónoma del Estado de México, 2005. en, <http://redalyc.uaemex.mx/redalyc/pdf/281/28100806.pdf>

## Hemerografía

“¿No hará nada la CIA de tranvías para solucionar la huelga?”, *El Demócrata*, 16 de julio de 1922.

“A las 12:20 minutos de hoy, estalló la huelga de conductores y motoristas.”, en *El Demócrata*, 8 de octubre de 1914.

“Editorial. La paralización del tráfico y la huelga”, en *La actualidad*. 4 de julio de 1911.

“Editorial. Las huelgas”, en *El Demócrata*. 10 de octubre de 1914.

“El demócrata apoya a la huelga, cediendo el producto de la edición del lunes 11 de 1914.”

“En la huelga de los tranviarios se agitan manos ocultas.” en, *Omega*, 3 de marzo de 1925 en, AGN, Investigaciones Políticas y Sociales, Caja 1986 A, Expediente 15

“Se construirán cerca de cuatro y medio millones de automóviles y camiones durante el año 1926”, en *El Demócrata*, 4 de abril de 1925. p.5.

Araujo, Antonio de P. “La exportación y el hambre”, en *El Demócrata*, 15 de marzo de 1915.

De Montecarlo, Blanca. “Mujeres, eduquemos a nuestros hijos en la Escuela Racionalista”, en *Regeneración*, 22 de febrero de 1913.

García Briceño, Filiberto. “Apuntes históricos del movimiento tranviario” en, *El popular*, 14 de noviembre de 1952.

García Briceño, Filiberto. “Apuntes históricos del movimiento tranviario” en, *El popular*, 16 de noviembre de 1952.

## Créditos iconográficos

I.1 Esta desigualdad se notaba incluso en el tipo de usuarios que utilizaban las diversas rutas de tranvías. “¿Qué tren toma usted?”, en Revista *Frivolidades*. Año 1. Núm.8. México, 20 de febrero de 1910. p. 14.

I.2 Uno de los principales servicios que desempeñaban los tranvías era el de transportar los cadáveres hacia su última morada. En la imagen se observa un tranvía de mulitas tipo “plataforma”, comúnmente usado como transporte fúnebre. Library of Congreso. [Bodies of dead men loaded on a cart in a Mexican town]. 3c36387.

I.3 En la imagen, el funeral del tranvía de mulitas de la ruta Granada. Es muy probable que Don Pedro, el doliente conductor, se encontrara entre los personajes retratados en esta fotografía. “Estudiantes en su último viaje en el tranvía de mulas”. Ciudad de México, 1932. Fototeca INHA. Fondo Casasola.

I.4 Como en su momento sucedió con los tranvías de vapor, los modernos tranvías eléctricos provocaron el descontento y la queja entre los habitantes de la ciudad. José Guadalupe Posadas. “Los tranvías eléctricos”.

I.5 Las estaciones del tranvía eléctrico en las colonias de mayor prestigio, fueron diseñadas con gran lujo. Subestación Churubusco de la Compañía de Tranvías Eléctricos, 1909. Archivo de la Dirección de Servicios Técnicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

1.6 Este mapa muestra la manera en que se tendieron “los caminos del fierro” al interior de la ciudad de México. La red tenía un carácter metropolitano que unía a la mayor parte de las poblaciones del Distrito Federal cuando las municipalidades foráneas aún se mantenían muy lejos una de la otra. El tranvía contribuyó a acelerar ese proceso que terminaría por unir todas las poblaciones en una sola y administrativamente por la desaparición del régimen municipal y la creación del Departamento Central (luego DDF) y las delegaciones políticas subordinadas al poder ejecutivo federal. Sitio web de Allen Morrison. Colección particular del Arqueólogo Héctor Lara

II.1 En condiciones de extrema pobreza, los trabajadores tenían que recurrir a las mutualidades para celebrar bodas, bautizos o funerales. “Obreros celebrando matrimonio en Oficina Agua Santa”, en [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Obreros\\_celebrando\\_matrimonio\\_en\\_Oficina\\_Agua\\_Santa.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Obreros_celebrando_matrimonio_en_Oficina_Agua_Santa.jpg)

II.2 En la imagen, Los principales líderes de la Casa del Obrero Mundial, cuando ésta se encontraban en pleno auge. Los señores Rosendo Salazar, Rafael Quintero, Salvador G. García, Roberto Valdez, etc. **Imagen tomada del libro: Gustavo Casasola, Historia gráfica de la revolución Mexicana, tomo 2, México, Editorial Trillas, 1973, p. 587**

II.3 Un grupo de anarcosindicalistas, afiliados a la CGT realizan un mitin en contra de las políticas antiobreras de Plutarco Elías Calles, en <http://hormigalibertaria.blogspot.com/2008/06/el-movimiento-anarquista-en-mexico-1911.html>

III.1 Las exigencias de uniforme que la Compañía de Tranvías de México hacia a sus empleados no pasaron desapercibidas por la opinión pública. “En los Ferrocarriles del Distrito. La uniformidad de los uniformes, traída por la empresa yankee.” En, El Hijo del Ahizote, julio de 1898.

III.2 El miedo fue otro de los medios que utilizaron la empresa y el gobierno en contra de los tranviarios, ante ello el jefe de la policía cita a los huelguistas a espaldas de la cárcel de Belén, con la intención de amedrentarlos. “El señor inspector general de la policía hablando con los huelguistas en la espalda de Belén”, en *La actualidad*. 6 de julio de 1911.p.7. (Foto tomada por la autora)

III.3 El general Obregón disfrazado de ferrocarrilero, acompañado del garrotero Margarito Ramírez, huye de la Ciudad de México rumbo al sur. **Imagen tomada del libro: Gustavo Casasola, Biografía Ilustrada del general Álvaro Obregón, 1880-1970, México, Editorial Gustavo Casasola, 1975, p. 69.** en <http://www.inehrm.gob.mx/Portal/PtMain.php?pagina=exp-alvaro-obregon-galeria>

IV.1 Los soldados vigilaban la salida de los primeros tranvías luego de las huelgas, en ocasiones esta práctica se extendía por varios días. “Salida del primer tren, ayer a medio día, vigilada por los gendarmes montados”, en *La actualidad*. 6 de julio de 1911.p.9. (Foto tomada por la autora)

IV.2 Durante las huelgas tranviarias, fue una práctica usual que los gendarmes se apostaran a las afueras de la Indianilla para garantizar el servicio de los tranvías. “La huelga de los tranviarios. – Gendarmes montados vigilando la salida de los trenes en la indianilla”, en *La actualidad*. 6 de julio de 1911.p.6. (Foto tomada por la autora)

IV. 3 En la parte inferior de la imagen se muestra el caos que provocaban los camiones pues, no respetaban las paradas reglamentarias. Ya para 1942, este medio de transporte se encontraba posicionado como el más importante en la ciudad de México. “El eje..le”, en Hoja popular número 3. Ediciones de artistas libres de México. Marzo 8 de 1942.