



Ernesto de la Torre Villar
“Notas para el estudio del trabajo y de las comunicaciones en México. La Compañía de Tranvías y las luchas obreras, 1900-1945”
p. 719-805

Ernesto de la Torre Villar, 1917-2009
Textos imprescindibles
Ernesto de la Torre Villar (autor)
Ana Carolina Ibarra (introducción y selección)
Pedro Marañón Hernández (colaborador)
Rosalba Cruz Soto (edición)

México
Universidad Nacional Autónoma de México,
Instituto de Investigaciones Históricas
Fotografías

Primera edición impresa: 2017

Primera edición electrónica en PDF: 2018

Primera edición electrónica en PDF con ISBN: 2019

ISBN de PDF 978-607-30-1475-5

<http://ru.historicas.unam.mx>



Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/deed.es>

2019: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas. Algunos derechos reservados. Consulte los términos de uso en:

<http://ru.historicas.unam.mx/page/terminosuso>

Se autoriza la consulta, descarga y reproducción con fines académicos y no comerciales o de lucro, siempre y cuando se cite la fuente completa y su dirección electrónica. Para usos con otros fines se requiere autorización expresa de la institución.



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



REPOSITORIO
INSTITUCIONAL
HISTÓRICAS
UNAM

NOTAS PARA LA HISTORIA DEL TRABAJO Y DE LAS COMUNICACIONES EN MÉXICO

LA COMPAÑÍA DE TRANVÍAS Y LAS LUCHAS OBRERAS, 1900-1945

“Notas para la historia del trabajo y de las comunicaciones en México. La Compañía de Tranvías y las luchas obreras, 1900-1945”, *Humanitas, Anuario del Centro de Estudios Humanísticos*, Universidad Autónoma de Nuevo León, Monterrey, Nuevo León, n. 15, 1974, p. 667-754.

La situación general

Los problemas suscitados entre los trabajadores y las empresas tranviarias origináronse a raíz del establecimiento de éstas. No puede pensarse que desde sus inicios no hayan surgido dificultades entre los que prestaban sus servicios y aquellos que les pagaban por ello. Desgraciadamente poco es lo que se sabe de los problemas entre patrones y obreros en el siglo pasado. Sin tribunales de competencia específica a quienes correspondiera ventilar ese tipo de casos, sin leyes que se ocuparan de proporcionar soluciones a los conflictos aparecidos, éstos dejaron poca traza de su existencia y fueron en su mayor parte resueltos mediante la imposición de la voluntad del más fuerte. El castigo para el trabajador indisciplinado, su despido del taller, el encarcelamiento si alguna deuda había dejado pendiente, fueron las formas unidas o separadas con que se acostumbró resolver las dificultades laborales. No existe obra en que se hayan recogido, paciente y cuidadosamente, los testimonios de esos problemas. Hay algunas en las que fragmentariamente se estudian esos casos, mas ninguna hay que analice ya no digamos toda nuestra historia, sino ni siquiera el siglo XIX en su totalidad. Esto explica también por qué resulta extremadamente difícil generalizar sobre esos problemas en los primeros años de vida de las instituciones de transportes públicos y concretamente de los tranvías.

Debemos señalar, por otra parte, que no deben confundirse hechos aislados de dificultades obrero-patronales, con la presencia clara de un fenómeno nacido de una circunstancia económico-social y política de características bien precisas. Conflictos aislados de particulares o aun de grupos los hubo en todas las épocas y aun bastante graves, como el de los mineros de Real del Monte en el siglo XVIII; mas la presencia de una situación específica que origina la repetición incesante de esos problemas no se opera sino hasta el momento en que comienza a haber brotes de capitalismo que, por muy incipiente que sea, trae siempre aparejada una inestabilidad social.

En México se produce esa situación en el último tercio del siglo XIX, cuando el régimen de Porfirio Díaz se instauró y, para mantener una paz y un orden que aparecían como lemas de su gobierno, aplacó duramente todo movimiento de protesta contra el estado de cosas imperante. Así ocurrió que, en virtud de esa paz y de ese orden, creció la red de comunicaciones entre los centros productores y los consumidores, y el capital extranjero invirtió gruesas sumas en lucrativos negocios dentro de nuestro territorio.

Fue entonces, al iniciarse la industrialización del país y aparecer todas las múltiples facetas que presenta el contacto de la máquina con el hombre, que las dificultades de los obreros con sus patrones se multiplicaron. Un inteligente escrutador del pasado de México, Daniel Cosío Villegas, al encararse con los problemas sociales del Porfiriato y en especial con los que nos preocupan en estos momentos, señala las causas de ese fenómeno al escribir: “Los bajos salarios, las jornadas interminables, el trabajo dominical y nocturno, la insalubridad e inseguridad de los talleres y ciertos abusos flagrantes como las deducciones a las rayas hechas a guisa de multas, fueron asociando a los obreros hasta hacerlos sentirse fuertes para desafiar al patrón, al gobierno y al país”.¹

Efectivamente, durante el régimen del general Díaz “la cuestión social”, tal como se llamó a ese fenómeno, adquirió una gran extensión y comenzó a preocupar a las autoridades que no estaban preparadas “para pensar seriamente en estos problemas y menos para resolverlos”. Ante la insuficiencia de salarios, las prolongadas horas de trabajo, los despidos injustificados, el abuso de administradores, el agio en los préstamos y pagos adelantados, las inicuas condiciones de trabajo

¹ Daniel Cosío Villegas, “Cuarta llamada particular”, en Moisés González Navarro, *Historia moderna de México. El Porfiriato. La vida social*, México, Hermes, 1947, t. IV, p. XXII-XXIII.

de hombres, mujeres y niños, los operarios mexicanos comenzaron a adquirir —dirigidos por ciertos líderes enterados de la situación obrera en Europa— conciencia de su clase, de sus derechos y obligaciones. Las formas o los medios más comúnmente utilizados para hacer frente a su situación fueron los siguientes: las huelgas, el mutualismo y el cooperativismo.

Teñidos con las doctrinas socialistas que empezaron a estar de boga en México, los trabajadores recurrieron a los paros y a las huelgas como medio de protesta contra la injusticia de que se les hacía víctimas, pese a las normas sostenidas en el Código Penal del Distrito Federal y en el de varios estados, los cuales prohibían y sancionaban severamente esas protestas. A partir de 1881 el número de huelgas habidas en la República es bastante crecido. Los años en que hubo más casos fueron los de 1881, 1884, 1889, 1890, 1891 y 1895. A partir de 1905 ascienden y bajan después de 1907. En su mayoría estallaron en el Distrito Federal, mas hubo también buen número en Puebla, Veracruz, Nuevo León, San Luis Potosí y Oaxaca, es decir, en las zonas más adelantadas fabrilmente. La industria textil, los ferrocarriles, la industria cigarrera, la minería, los tranvías y las panaderías fueron los mayormente afectados.²

A las razones proporcionadas anteriormente hay que sumar más tarde —principalmente cuando se establecen negociaciones extranjeras que ocupan de preferencia a personal de su propio país— la discriminación que se hace de los trabajadores mexicanos, bien pagándoles sueldos menores, negándoles toda posibilidad de mejoría o asignándoles los trabajos más pesados y peligrosos y aun dándoles un trato indigno. Esta situación llegó a tal extremo que numerosos diarios salieron en defensa de los operarios mexicanos y se unieron en su protesta. *El Imparcial*, en el año de 1900, a raíz de haberse inaugurado los trenes eléctricos, cuenta, amplificando los hechos, cómo se trataba a un obrero mexicano y a uno extranjero.

—¿Tú eres americano? —Sí, señor. —Pase usted y siéntese. —¿Qué son ruedas? —Unas cosas redondas. —¿Dónde va la lumbre? —En el fogón. —¿Para dónde caminan las ruedas? —Para adelante.
 —Es bastante, usted puede ser maquinista.
 —¿Qué es usted? —Mexicano. —¡Oh, tú molestar mucho todo el tiempo! —¿Sabes tú inglés? —No, señor. —¿Qué cantidad de combustible

² Moisés González Navarro, *Historia moderna de México. El Porfiriato. La vida social*, México, Hermes, 1947, t. IV, p. 298-299.

consumiría una locomotora corriendo a doce leguas por hora y subiendo una pendiente de 3 por ciento con presión de cien libras? ¿Cuál sería el número de calorías desarrolladas? ¿Cuál es el consumo de agua y aceite? ¿Cuál la fricción sobre los rieles? ¿Cuál el trabajo de los émbolos y el número de vueltas de las ruedas? ¿Cuál es la cantidad de vapor que se consume en una subida de cuatro por ciento y dos leguas de longitud? [...] —Señor, no sé, porque me pregunta muchas cosas y de una vez. —Ah, tú mexicano no saber nada. Tú, muy animal, necesitar muchas patadas. Tú no servir para maquinista. Tú no servir más que para garrotero, en un tren de carga. Tú no ascender por no contestar.

Ante esa situación desfavorable, el obrero mexicano utiliza el paro y la huelga como medios de defensa, no obstante que la legislación penal entonces vigente tanto en el Distrito como en diversos estados los prohibían y señalaban diversas sanciones para quienes los efectuaban. Las penas iban de los ocho días a los tres o más meses de arresto y variadas multas. En algunas entidades estas penas se extremaron a un año o dos de prisión y aun al destierro. Los pontífices del régimen, tales como Pablo y Miguel Macedo, Telésforo García y Rosendo Pineda, condenaron las huelgas y los paros. Su liberalismo, que afirmaba que la competencia y el *laissez faire* eran la base del progreso y de la industria, hacía el juego a la filosofía capitalista sobre la que se sustentaba el gobierno de Díaz. Los grupos socialistas la defendían y consideraban que era el único medio con el que llegarían a la grandiosa revolución social.³

³ *Ibidem*, p. 290, 298-302. En el año de 1900, el derecho de los obreros a la huelga era discutido en *El Imparcial*, el que en su editorial del 4 de diciembre decía, refiriéndose a las huelgas que habían estallado en esos días, tales como la de panaderos, la de los trabajadores de la Cigarrera Mexicana y otras:

Estamos de acuerdo con un diario de la capital, en que es necesario combatir esa monomanía huelguista que, de poco tiempo a esta parte, se ha despertado entre algunos de los grupos menesterosos de la nación.

Los hechos que hemos presentado en esta columna [editorial] demuestran abundantemente que los trabajadores mexicanos no están preparados para afrontar una situación que los tenga fuera de su lugar habitual, puesto que no tienen recursos para vivir sin jornal. En esto no hay desprecio hacia los jornaleros como asienta el periódico a que aludimos.

En cuanto a la precisión de demostrar la solidaridad que une a todos los diversos socios, hemos sido los más atroces propagadores de esta verdad científica y no hay sino recorrer nuestras últimas notas editoriales para convencernos.

Volviendo a los huelguistas, diremos que en las luchas entre el capital y el trabajo, tanto puede uno como otro, y acaso éste más que aquél, ya que los patrones se encuentran en condiciones de poder esperar con mucha mayor tranquilidad el

La actitud de los dirigentes del país hacia las armas con que contaban los trabajadores para defenderse habría de prolongarse aún por varios años. El propio general Salvador Alvarado, uno de los hombres más destacados por sus tendencias sociales y por su acción obrerista, llegó a considerarla como medio de “perpetuar el antagonismo entre las clases y a mantener una guerra intestina, sin que a la postre resultaran vencedores ni vencidos, pues que el desastre de cualquiera de las dos implicaba la ruina material de la otra”, aceptándola sólo cuando los obreros que no formaban una unión industrial y que no podían acudir ni ante las Juntas de Conciliación, ni ante el tribunal de arbitraje, tenían alguna diferencia con su patrono.⁴

El mutualismo y la confraternidad —que recordaban la antigua asociación en gremios y que eran formas de unión permitidas por la Constitución de 1857— también sirvieron a los obreros de medios de defensa. Numerosas organizaciones mutualistas se crearon a partir de la restauración de la República, con miras a proteger y auxiliar a diversos grupos de trabajadores. Más aún, se tuvo la idea de constituir un Gran Congreso Obrero que agrupara a todos los asalariados.

La central obrera que se creó y que llevó el nombre de Gran Círculo Nacional de Obreros, que dicho sea de paso sufrió varias escisiones, nació bajo “el amparo augusto” de la ley, mas dejaba a sus agremiados el derecho de insurrección únicamente para el caso de que “se atentara contra los derechos naturales del hombre”. Entre sus finalidades señalaba las siguientes: “Impulsar la instrucción de los obreros, la industria nacional y el comercio, favorecer a las agrupaciones de trabajadores, patrocinar las huelgas justas, con un fondo para sostenerlas y procurar el aumento de los jornales.” Fueron autores de este proyecto los destacados precursores Barbier, Félix Riquelme y Juan O. Arellano.⁵

A pesar de las adversas críticas que se les dirigieron, las mutualidades, que sustituyeron en gran medida a los antiguos gremios y a las sociedades de amigos del país, realizaban una buena labor de auxilio social. Su número era crecido. En 1894, inscritas en el Congreso Obrero hubo 54 en el Distrito Federal y 24 en los estados, y el número de sus socios —los cuales recibían beneficios reales en momentos difíciles

resultado de cualquier crisis que los otros, quienes no poseen los mismos elementos de vida.

⁴ Salvador Alvarado, *La reconstrucción de México*. Véase también Mario de la Cueva, *Derecho mexicano del trabajo*, México, Librería de Porrúa Hnos., 1938, p. 104-106.

⁵ Moisés González Navarro, *Historia moderna...*, p. 346-347.

tales como enfermedad, invalidez, muerte— no era nada reducido. Sin embargo, esa ayuda para compensar el infortunio tenía un carácter más de remedio que de preventivo. Hacia 1906 había más de 428 mutualidades, siendo sus afiliados superiores a 80 000.⁶

Frente a las asociaciones mutualistas, surgieron las cooperativas y las sociedades de obreros, las cajas de ahorros y empresas industriales que de una manera u otra trataban de hacer más efectiva la protección y seguridad de los asalariados. Diferenciábanse de las mutualistas en que éstas tendían a cubrir todas las necesidades de sus afiliados, estimulaban el ahorro y creaban un espíritu de previsión entre ellos, siendo, además, más equitativas que las mutualidades. Varias cooperativas creóronse desde 1870; las autoridades les ayudaron y la opinión pública estuvo de su parte, mas a la larga fracasaron debido a la inexperiencia y falta de recursos de sus promotores.⁷

El sindicalismo, con más sentido, trató de resolver los problemas obreros. Por los años noventa del siglo pasado surgieron los primeros sindicatos, entre los cuales se cuenta el Círculo de Obreros de Jalapa que, al mismo tiempo que formaba una conciencia entre sus agremiados, despertó los temores de los patrones al grado de dejar sin empleo a los trabajadores asociados al círculo. Pocos años después surgieron poderosos los sindicatos de ferrocarrileros y para principios de esta centuria tres grandes grupos luchaban en favor de los trabajadores: uno encabezado por el anarquista José Zaldívar, con sede en Mérida; el que dirigía José María Pino Suárez, también en el sureste, y el que en México tenía como inspiradores a los hermanos Ricardo y Enrique Flores Magón. Los sindicatos, mejor que las agrupaciones anteriores, tuvieron una más clara visión del problema obrero y una acción más fecunda y enérgica. Sus líderes estuvieron mejor compenetrados de las dificultades que tenían que superar frente a los patrones y al Estado, que no veía con buenos ojos la fuerza que iban adquiriendo las agrupaciones obreras ni los métodos de lucha por ellas empleados. La experiencia anterior, el consejo de luchadores obreros extranjeros procedentes de diversas escuelas ideológicas y políticas, los viajes y el contacto con personas y países más adelantados en la defensa de los trabajadores, así como la presencia cada vez más fuerte del capitalismo exterior en México, que

⁶ *Ibidem*, p. 349-350.

⁷ Rosendo Rojas Coria, *Tratado de cooperativismo mexicano*, México, Fondo de Cultura Económica, 1952.

traía aparejado un desarrollo industrial mayor y un más amplio aumento del proletariado, todo ello coadyuvó a que los sindicatos pudieran organizarse mejor, atraer a sus filas a mayor número de agremiados y realizar una labor de defensa efectiva y tenaz. Cabe decir que al lado de las agrupaciones y de los líderes impregnados de ideas socialistas surgieron otros que desde un punto de vista católico trataron de resolver el problema. Esta conjunción de esfuerzos muestra no sólo la gravedad del problema que se trataba de resolver, sino la conciencia que entre los diversos sectores de la sociedad mexicana que se veía afectada por dicho problema se había despertado, conciencia que no quedó pasiva e inerte, sino que conmovió a nuestra estructura social como nunca otra ninguna al encontrar en los ideales de renovación política —que se presentaron en los primeros años de este siglo y que dieron al traste con la dictadura porfírica— un aglutinante y un crisol que los fundió hasta convertirlos en un todo inseparable. Ese todo inseparable de carácter político, social y económico no fue otra cosa que la Revolución mexicana.

Los problemas de los trabajadores tranviarios

Los trabajadores que prestaban sus servicios en las empresas de tranvías del Distrito Federal y que constituían un buen número no podían dejar de tener dificultades con sus patrones por cuestiones de salarios, jornadas de trabajo, accidentes y enfermedades profesionales, despidos injustificados, sanciones y otras causas más. Cuando las empresas se fusionaron hasta constituir una sola, poderosa y fuerte en manos del capital extranjero, esas dificultades tuvieron que aumentar. No resultaba igual servir a una pequeña compañía que a una potente. Ésta tenía mayor avidez económica por cuanto representaba una inversión más crecida y, por tanto, sus exigencias frente a sus empleados eran mayores.

Entre las disposiciones legales que encontramos en las últimas décadas del siglo pasado para aliviar la situación de los trabajadores en general, y en particular de los que prestaban sus servicios a compañías extranjeras, tenemos una dada por el ministro de Fomento, Pacheco, de fecha 15 de diciembre de 1881, la cual recoge Maza en su *Colección* (t. IV, p. 1144) y la que transcribimos por el interés que contiene:

Habiendo llegado a conocimiento de esta Secretaría las dificultades con que tropiezan los trabajadores empleados en la construcción de las líneas

férreas, por no comprender las órdenes dadas en idioma extraño al del país por los jefes o sobrestantes de cuadrilla, dificultades que muchas veces se resuelven en malos tratamientos a los trabajadores; y tanto para evitar los conflictos a que esto pueda dar lugar, como porque lo natural es que las personas que vengan a la República procuren aprender el idioma que se habla en ella; el Presidente de la República, a quien se dio cuenta del asunto, ha tenido a bien disponer que se recomiende muy especialmente a los Representantes de las Empresas Ferrocarrileras, que hagan porque el nombramiento de empleados que tengan a su cargo una o más cuadrillas de trabajadores, recaigan en personas que conozcan el idioma del país, para que las órdenes que den o trasmitan, sean perfectamente entendidas, previniendo que por ningún motivo se maltrate a los trabajadores, pues en caso de que éstos no cumplieren con los compromisos que hubieren contraído, las Empresas podrán ejercitar su derecho ante quien corresponda.

Lo que comunico a usted para los fines que se expresan, esperando acuse el recibo correspondiente.

Además, al aumentar las compañías el servicio y al regularse éste jurídicamente, las condiciones del trabajo eran más fijas, más estrictas. No siempre la legislación tuvo un sentido humanitario. A menudo su aplicación a los trabajadores les perjudicó en lugar de favorecerlos. Por otra parte, hay que tomar en cuenta que las leyes obreras, que son las que van a acarrear a los trabajadores un real beneficio, no se promulgan en México sino hasta ya entrado este siglo. La ley de José Vicente Villada no se vota sino el 30 de abril de 1904, en el Estado de México y la de Bernardo Reyes, en Monterrey, el 9 de noviembre de 1906. A partir de entonces arrancan los intentos de parte del Estado de proteger los derechos de las clases laborales, intentos que pudieron haberse recogido en los preceptos de la Constitución de 1857 de acuerdo con una proposición del señor Vallarta, y que no lo fueron debido al erróneo planteamiento que el mismo Vallarta hizo del problema.⁸

Estas circunstancias fueron las que movieron a los trabajadores de las empresas tranviarias a unirse y enfrentarse con entera decisión a los problemas que individual o colectivamente les afectaban y a tratar de obtener soluciones justas y equitativas. La lucha que ellos emprendieron, al igual que los trabajadores de otras ramas, no tuvo en rigor más objeto sino el de obtener una legislación laboral de parte del Estado que les concediera un mínimo de garantías sociales con las cuales poder

⁸ Mario de la Cueva, *Derecho mexicano...*, p. 84-90.

vivir más humanamente y en forma más digna. Esa lucha no fue corta ni fácil. Durante largos años, las asociaciones obreras bregaron para que el Estado les reconociera determinados derechos y los impusiera a los patrones. A menudo contaron con el apoyo y la simpatía de las autoridades; mas otras veces, por razones determinadas, éstas se hicieron sordas a los clamores de los trabajadores y, más aún, estuvieron en su contra. Los intereses que tuvieron que vencer fueron demasiado fuertes. México en muchos aspectos pasaba de una situación casi feudal a una moderna. Existía el desconocimiento, la incomprensión y el egoísmo frente a los conflictos planteados entre capital y trabajo. La organización capitalista de la sociedad mexicana en la época de don Porfirio estaba muy lejos de comprender que una renovación social y económica se operaba en el mundo. Sólo algunos hombres advirtieron en el panorama signos de cambio y se apresuraron a propugnar por una renovación en México. Desgraciadamente fueron pocos y sus voces, si bien lograron conmover a diversos grupos, no tuvieron la fuerza necesaria. Fue indispensable que una conjunción de circunstancias se presentara y con su fuerza incontenible hiciera saltar la chispa revolucionaria, para que al calor de las armas y de los enardecidos debates parlamentarios fuera surgiendo no sólo una legislación protectora, sino un cambio radical en la estructura de nuestro país.

Los primeros conflictos

Uno de los primeros conflictos que conocemos entre las empresas tranviarias y sus operarios se dio en el año de 1889. Desde el año anterior, esto es, en 1888, se había ya manifestado el descontento entre los tranviarios, a consecuencia de los bajos sueldos, de la separación arbitraria de los empleados por parte de la empresa, el mal tratamiento de parte de los superiores y el deseo de que el boletaje estuviera ajustado al sistema decimal, desajuste que originaba confusión y responsabilidades en los conductores y cobradores. Ese descontento se fue incubando y estuvo a punto de convertirse en un movimiento de huelga, a no ser por la aprehensión de sus dirigentes, quienes fueron objeto de observación y pesquisa por parte de los patrones y del Estado, hasta lograr su detención. Al ser interrogados por la policía, confesaron abiertamente los tres arrestados haber manifestado a la empresa sus razones, sin que hubieran sido tomadas en cuenta, por lo cual pensaban recurrir

a la huelga. En el acta levantada en el momento de su detención el 1 de enero de 1889, dejaron asentado que el sueldo que pretendían era de dos pesos para los inspectores y para los jefes de corrida, a los empleados un peso cincuenta centavos y a los cocheros un peso.⁹

De la fecha anteriormente dada al mes de noviembre de 1898, no se piense que las relaciones obrero-patronales en el sistema tranviario fueron miel sobre hojuelas. Si bien durante cierto tiempo los trabajadores fueron cautos, no por eso cesaron de bregar por un mejor tratamiento social y económico. Algunas ventajas bien reducidas lograron, mas insuficientes y desequilibradas frente al costo general de la vida en México. Por eso, en 1898 estalló una huelga en la que los tranviarios manifestaron no estar de acuerdo en que los conductores ganasen solamente la misérrima suma de diez centavos por hora de trabajo, lo mismo de día que de noche, y en que la empresa les descontara de 16 a 25 centavos, esto es, el importe de hora y media a dos horas y media de trabajo, cuando dejaban de recoger su correspondiente boleto a uno de los innumerables pasajeros que viajaban. La justicia que asistía a los trabajadores fue bien comprendida por la prensa de la época.¹⁰

En vísperas de la inauguración de los trenes eléctricos, la Junta Directiva de los Ferrocarriles del Distrito Federal estableció una nueva tarifa de salarios con base en las aptitudes y el comportamiento de los trabajadores. Los sueldos señalados fueron de \$1.50, \$1.60 y \$1.80 por jornada diaria de 14 a 16 horas de trabajo. Los empleados a quienes se fijaba ese sueldo eran justamente los que deberían encargarse de manejar los trenes de tracción eléctrica, quienes no consideraron justo que, ante mayor responsabilidad y conocimientos, se les equiparara con los cocheros de los trenes de mulitas que ganaban \$1.50 diario. Esgrimiendo esas razones, el 10 de enero de 1900 solicitaron de la Junta Directiva que reconsiderara el caso y les concediera un sueldo de tres pesos. *El País*, diario católico de aquellos días, estuvo del lado de los obreros en este conflicto, lo que indica que la opinión general se sentía conmovida ante la escasa recompensa dada a un obrero por un trabajo difícil y de responsabilidad.¹¹ Como muchas veces el sueldo ganado por jornada diaria estaba calculado a razón de una cantidad determinada por

⁹ Moisés González Navarro, *Historia moderna...*, p. 314.

¹⁰ *Idem.*

¹¹ *Presentación en síntesis de los principales conflictos existentes entre los trabajadores tranviarios y la extinta Compañía de Tranvías de México, S. A.* (Apuntes formados por los dirigentes sindicales, con base en sus archivos), México, 1952, p. 1-2.

hora de trabajo, los operarios, con el fin de obtener una mayor entrada que les alcanzara a medio satisfacer sus exigencias familiares, realizaban jornadas extras de trabajo agobiante. El uso inmoderado de sus fuerzas no sólo ocasionaba un desgaste y la enfermedad del individuo, sino accidentes en los que terceros salían perjudicados. Esto lo comprendió bien el gobernador del Distrito Federal, quien en el primer lustro de este siglo aconsejaba que la jornada máxima de trabajo de los motoristas no debería exceder de ocho horas, duración que va a incorporar en su programa el Partido Liberal el año de 1906.¹² Que los accidentes provocados por los trenes eléctricos fueron numerosos, tenemos pruebas suficientes ya aducidas. Una de las razones de ellos la acabamos de exponer; otra la proporciona el periódico *El País*, el que indicaba que los motoristas no se preocupaban de la vida de su prójimo, debido a la ninguna responsabilidad que les salía de ello, no así cuando atropellaban a un animal, a cuyo dueño tenían que indemnizar y afirmaba que “si los empresarios tuvieran que pagar de 15000 a 20000 pesos por operario muerto, como en Estados Unidos, buen cuidado tendrían de evitar los accidentes”.¹³

Surgida en los talleres de la Compañía de Tranvías, una huelga estalló en el otoño de 1901, originada por la severidad de su reglamento y por el hecho de que no se había otorgado a los obreros el aumento que los patronos les habían ofrecido, a cambio de su trabajo que se iniciaba a las cinco de la mañana y terminaba a la media noche. Varios operarios fueron detenidos por la policía por llevar consigo hojas en las que constaban sus peticiones. Entre ese año y el de 1906 se provocaron varios movimientos por razones semejantes. A ellas se sumó poco a poco otra causa, surgida de la exigencia de la empresa para que sus empleados, principalmente los conductores de tranvías, se presentaran debidamente uniformados. Esta disposición de carácter suntuario no fue costada por la compañía, sino que se hizo recaer sobre los

¹² Moisés González Navarro, *Historia moderna...*, p. 289. El 21 de diciembre de ese mismo año de 1900 los cocheros de los ferrocarriles del Distrito Federal—según *El Imparcial*—negábase a trabajar, alegando que las continuas lluvias habían mojado sus ropas y que carecían de otras para presentarse a su trabajo: “Ayer no se presentaron más que las dos terceras partes de los cocheros, lo que dio por resultado que en el servicio había tranvías parados por no haber podido salir todos los coches de las diferentes líneas de la ciudad. En las líneas de Santa María, San Cosme, San Rafael y Reforma no circularon más que escaso número de coches, así como en la de Azcapotzalco y Tacuba. La línea de don Toribio y Santiago también tuvo sus trastornos, así como algunas otras de las de tracción animal.”

¹³ *Ibidem*, p. 291.

trabajadores que tenían sueldos muy cortos y a los cuales resultaba sumamente oneroso tener que desembolsar 21 pesos por un uniforme que tenía que ser confeccionado en determinada sastrería, de un mal casimir y sin medidas y el cual no podía siquiera ser ordenado si no era pagado previamente, para lo cual se descontaba a los empleados un peso semanal. Esta medida, así como el hecho de que la compañía no les devolvía al separarse del servicio la fianza que habían depositado al ingresar, los escasos salarios y la costumbre de pagarles en cheques cuyo cobro se dificultaba, motivaron la huelga ocurrida en el año de 1906. El 12 de diciembre de ese año, candentes los ánimos entre trabajadores y empresa, un fuerte núcleo de aquéllos resolvió impedir que los tranvías fuesen guiados por esquiroleros. Apostáronse para ese efecto en Peralvillo, mas la intervención de la policía impidió el movimiento, habiendo apresado a trece y dispersado a más de cien. Disgustados por esta represión violenta, veinte tranviarios lapidaron un tren en el Río del Consulado. A principios de 1907 fueron cesados 200 conductores y motoristas que se negaron a uniformarse y portar las insignias de rigor. En el propio año, diversos grupos de trenistas fueron dispersados y detenidos por las fuerzas policiacas. Algunos diarios informaban que el origen de tantos conflictos se debía a instigadores profesionales.¹⁴

Mas no eran instigadores profesionales en el sentido vulgar del término los que inquietaban a los trabajadores tranviarios en la primera década de este siglo, sino hombres conscientes de la necesidad de un cambio en las condiciones sociales y económicas en que vivía el pueblo mexicano. Los empleados de la Compañía de Tranvías, que poco a poco habían formado un núcleo que osaba enfrentarse con los patrones, no eran ajenos a los intentos de renovación precisados en el Primer Congreso Obrero celebrado en julio de 1905, ni tampoco dejaron de hacer suyos los postulados del programa del Partido Liberal y Manifiesto a la Nación, suscrito el primero de julio de 1906 en San Luis Missouri por Ricardo y Enrique Flores Magón, Juan Sarabia, Antonio I. Villarreal, Librado Rivera, Manuel Sarabia y Rosalío Bustamante, el cual en uno de sus párrafos hace mención de los problemas de los trabajadores en la siguiente forma:

¹⁴ *Ibidem*, p. 340-343.

Gracias a la dictadura de Porfirio Díaz, que pone el poder al servicio de todos los explotadores del pueblo, el trabajador mexicano ha sido reducido a la condición más miserable; en donde quiera que presta sus servicios es obligado a desempeñar una dura labor de muchas horas por un jornal de unos cuantos centavos. El capitalista soberano impone sin apelación las condiciones del trabajo, que siempre son desastrosas para el obrero, y éste tiene que aceptarlas por dos razones: porque la miseria lo hace trabajar a cualquier precio o porque, si se rebela contra el abuso del rico, las bayonetas de la dictadura se encargan de someterlo [...] Lo que ahora se pretende —agrega como solución— es cortar de raíz los abusos de que ha venido siendo víctima el trabajador y ponerlo en condiciones de luchar contra el capital sin que su posición sea en absoluto desventajosa; si se dejara al obrero en las condiciones en que hoy está, difícilmente lograría mejorar, pues la negra miseria en que vive continuaría obligándole a aceptar todas las condiciones del explotador [...] Cuando los millones de parias que hoy vegetan en el hambre y la desnudez coman menos mal, usen ropa y calzado y dejen de tener petate por todo ajuar, la demanda de mil géneros y objetos que hoy es insignificante, aumentará en proporciones colosales, y la industria, la agricultura, el comercio, todo será materialmente empujado a desarrollarse en una escala que jamás alcanzaría mientras subsistan las actuales condiciones de miseria general.¹⁵

Fueron esas ideas las que impulsaron a los tranviarios a luchar por la defensa de sus derechos más elementales, y por conseguirlos se sacrificaron durante varios años.

Los fragores de las batallas que los obreros mexicanos emprendieron contra el estado de cosas imperante en las postrimerías del régimen porfiriano, no fueron ajenas a los trabajadores de los trenes urbanos. Los dolorosos sucesos de Cananea y Río Blanco que preludieron el advenimiento de una situación mejor, marcaron honda huella en los obreros de la Compañía de Tranvías, quienes al irrumpir el movimiento revolucionario supieron tomar el puesto que les correspondía.

Uno de los movimientos más significativos de los trabajadores de la Compañía de Tranvías fue el que hizo crisis en el mes de julio de 1911. Tiempo atrás los obreros habían presentado a la empresa, cuyo gerente era entonces el señor Harro Harsen, diversas peticiones que no fueron

¹⁵ Para esta etapa consúltense las obras siguientes: Luis Chávez Orozco, *Prehistoria del socialismo en México*, México, Secretaría de Educación Pública, 1936; Rafael Ramos Pedrueza, *La lucha de clases a través de la historia de México*, México, Talleres Gráficos de la Nación, 1934; Alberto Morales Jiménez, *Historia de la Revolución Mexicana*, México, Instituto de Investigaciones Políticas, Económicas y Sociales del Partido Revolucionario Institucional, 1951, p. 49 y s., concretamente Manuel González Ramírez.

atendidas. Ante la actitud de los patrones y después de varias reuniones tenidas por los afectados, éstos decidieron el 2 de julio presentar a la compañía un pliego de peticiones cuyos puntos esenciales eran los siguientes: 1o. Que el sueldo de que disfrutaban los motoristas, que era de \$0.17 por hora, se aumentara a \$0.25; 2o. Que el sueldo de los conductores, que era de \$0.15 por hora, ascendiera a \$0.20; 3o. Que los inspectores ganaran \$0.30 por hora en vez de los \$0.25 de que disfrutaban; 4o. Que se acabara el monopolio de los uniformes, dejando en libertad a los empleados para comprarlos, o que se les vendieran a su justo precio; 5o. Que las separaciones o suspensiones obedecieran siempre a causas perfectamente justificadas, y no al capricho del superintendente o del jefe de línea; 6o. Que los desperfectos de los carros y, en general, de todos los materiales sólo se cobraran a los empleados en caso de culpa debidamente comprobada; y 7o. Que se fijara por la compañía la correspondiente indemnización para los empleados que se inutilizaran en el trabajo. Los trabajadores señalaron a la empresa tres días para contestar sus peticiones y la amenazaron con ir a la huelga en caso de rechazo de las mismas.¹⁶

Harro Harrsen como respuesta ordenó el cese de 100 de los obreros firmantes del pliego de peticiones, medida que provocó la ira de los trabajadores, quienes el día 3 de julio lanzáronse a la huelga que se prolongó durante cuatro días. Los empresarios, ante la decisión de sus empleados, utilizaron los medios clásicos de acallar tan justas protestas, esto es, dividirlos para debilitarlos, lo cual fue no muy difícil dado que el espíritu de cuerpo, de clase, aún no se precisaba definitiva y enérgicamente; en seguida, utilizaron contra los oponentes de convicción la fuerza armada para que les acallara. Al efecto solicitaron de algunos obreros, que representaron el triste papel de esquirols, sus servicios para romper la huelga y reiniciar el servicio. Estos rompehuelgas fueron custodiados por miembros de la policía montada y rurales. No obstante, los huelguistas persistieron en sus demandas y cuando trataron de evitar que los trenes salieran a las calles, ocurrieron violentos choques, entre ellos, los policías y los esquirols. El gerente de la empresa en diversas ocasiones manifestó que “el servicio se reanudaría tan pronto la policía reprimiera los desórdenes que se estaban cometiendo”. Como éstos continuaran, la empresa ofreció a los trabajadores un aumento de dos centavos por hora a cada trabajador, proposición que fue aceptada

¹⁶ *Presentación en síntesis...*, p. 2-3.

por varios grupos, no así por los que estaban conscientes de sus derechos y necesidades, quienes persistieron en la huelga, lo cual produjo graves escándalos.¹⁷ Al reanudarse el servicio, los dirigentes del movimiento fueron separados paulatinamente de sus empleos, con el fin de cortar todo germen de inquietud entre los tranviarios.

El comité de huelga de este movimiento estuvo integrado por Antonio González, como presidente, y Enrique Pujol, Everardo Sánchez, José A. López, Dionisio Luna, Sacramento González, José Pérez y Emilio Franco, como vocales. Sus asesores jurídicos fueron los licenciados Carlos Salinas y Trinidad Meza y Salinas en un principio y, posteriormente, José Peón del Valle y el doctor Samuel Espinosa de los Monteros.¹⁸

Uno de los postulados más salientes de la Revolución Mexicana fue, sin duda, el mejoramiento de las condiciones generales de los trabajadores. El movimiento constitucionalista encabezado por don Venustiano Carranza, al hacerse cargo del gobierno de la nación, trató de ayudar a los asalariados para lo cual dictó diversas medidas; una de ellas fue fijar, en el mes de septiembre de 1914, en nueve horas la jornada de trabajo que hasta entonces había estado al arbitrio de los patrones. El apoyo que los obreros encontraron en el gobierno revolucionario, la influencia que muchos de los dirigentes de las clases proletarias tuvieron dentro de ese régimen y las circunstancias todas, que eran favorables, movieron a los asalariados mexicanos, en general, a lanzarse a una lucha tenaz y efectiva, encaminada a la obtención de mejores condiciones de vida. Los tranviarios no dejaron pasar desapercibida esta oportunidad que se les presentaba. Con el apoyo de la Casa del Obrero Mundial —la organización de lucha obrera y de progreso revolucionario más fuerte por aquel entonces y uno de cuyos inspiradores era el famoso doctor Atl—, la Unión Central de Mecánicos solicitó un aumento de salarios para los elementos del Departamento de Tráfico. Para poder ejercitar sus derechos a través de una dirección única y eficaz, los servidores de la Compañía de Tranvías constituyeron el Sindicato de Empleados y Obreros de la Compañía de Tranvías de México y designaron a su mesa directiva el 7 de octubre de aquel mismo año, la cual estuvo integrada por las personas que a continuación

¹⁷ Al ser interrogado Harrsen sobre el aumento de salarios, éste despectivamente respondió: “Los empleados para nada necesitan el aumento de sueldo, pues son unos pobres [...] que están acostumbrados a comer tortillas con chile o frijoles y a beber un jarro de pulque como alimento”, frases que motivaron una protesta periodística.

¹⁸ *Presentación en síntesis...*, p. 3.

mencionamos: Manuel Mora, como secretario general; Hilarión Muñiz, como secretario del interior; Leobardo P. Castro, secretario del exterior, y en los puestos de secretario y subsecretario tesorero, Ignacio Mauleón y Artemio Vega.¹⁹

Constituido el sindicato, éste reunió en un pliego las diversas peticiones de agremiados y las presentó a la empresa. Éstas eran las siguientes:

- 1a. Que se reconociese la personalidad social del sindicato para que la empresa de tranvías se entendiese directamente con él;
- 2a. El sindicato se comprometía a establecer un jurado que garantizase las aptitudes para el desempeño de la profesión y el buen comportamiento, exigiendo la pertenencia al sindicato, a efecto de prestar las debidas garantías;
- 3a. Supresión, en lo absoluto, de los descuentos, onerosos y arbitrarios, por desperfectos en los carros causados en el servicio.
- 4a. Establecimiento de la siguiente tarifa de pagos por hora: Jefes de división \$0.60, jefes de línea, \$0.55, inspectores y despachadores, \$0.50, motoristas, \$0.45, conductores, \$0.40, y troleros, cambiadores, etcétera, \$0.25;
- 5a. Que para dar cumplimiento al decreto del gobierno del Distrito Federal, referente a la reglamentación de las horas de trabajo, se estableciesen las ocho horas continuas o nueve discontinuas, entendiéndose que serán empleadas dos horas para comer;
- 6a. Que se indemnizase debidamente a los empleados de cualquier categoría que sufriesen alguna inutilidad física en el cumplimiento de las labores; y
- 7a. Que se impidiese a la compañía dictar órdenes o reglamentos que contrariasen lo contenido en estas peticiones.

A más de esta petición de orden general, los obreros de talleres que tenían problemas concretos precisaron éstos en un pliego entregado al gerente de la negociación, señor C. B. Greaves, por los trabajadores Ausencio Tlalpan, Ascensión Trejo, Gabriel Hidalgo, Simón Pimentel, Enrique Esqueda y Edmundo Fabela. Las cláusulas principales de ese pliego eran ocho, a saber: 1o. Que la Compañía de Tranvías de México, S. A., reconociera al Comité de la Unión Central de Mecánicos para

¹⁹ *Ibidem*, p. 4.

tratar con él todos los asuntos que se suscitasen entre la compañía y sus obreros; 2o. Que se destituyese del cargo de maestro mecánico al señor J. W. Michaud, quien por su carácter despótico y mal educado se había captado la antipatía de todos los obreros y empleados que estaban a sus órdenes: “Al pedir su separación de este departamento, los obreros lo hacemos por evitar consecuencias de mayor magnitud que redundasen en perjuicio de los obreros y sus familias”; 3o. Que los maestros mexicanos no fuesen separados de sus puestos ni se les rebajase el sueldo que se había dispuesto; 4o. Que se hiciese un aumento general de un 25% sobre los sueldos actuales; 5o. Que la compañía, cuando necesitase por urgencia del trabajo el servicio de los obreros en días festivos y por la noche, éstos fuesen pagados con tiempo doble por dichos servicios; 7o. Que se estableciese, a la mayor brevedad posible, un puesto de socorros en el interior de cada una de las dependencias en que trabajasen obreros; 8o. Que en caso de accidente en el trabajo, la compañía continuase pagando al individuo lesionado su sueldo íntegro hasta su completo restablecimiento.²⁰

El plazo que los empleados otorgaban a la empresa para responder a su demanda general fue de cuatro horas, pues de lo contrario estallarían la huelga. Lo perentorio del plazo señalado en ese pliego no permitió al gerente Greaves responder satisfactoriamente la demanda de los trabajadores, alegando no poder resolver petición alguna sin autorización de la junta directiva de la compañía radicada en Londres. Tomada como un simple pretexto la respuesta de la gerencia, la huelga estalló el día 8 de octubre de 1914 a las seis de la mañana en los talleres y a las doce del día en el tráfico, paralizándose totalmente las labores a partir de esa fecha.

La fuerza de ese movimiento que dejaba sin servicio de transportes a la ciudad de México y las consecuencias de ese mismo hecho alarmaron al primer jefe, don Venustiano Carranza, y al general Heriberto Jara, gobernador del Distrito Federal, quienes intervinieron en este conflicto. Las autoridades pidieron a los trabajadores reanudar sus labores en tanto la junta directiva estudiaba y resolvía su demanda, comprometiéndose, por su parte, a mediar en ese conflicto y garantizando en forma enérgica su intervención, la cual consistió en la incautación de los bienes de la empresa. Una vez incautados, el gobierno elaboró un pacto que firmaron la gerencia de la Compañía de Tranvías,

²⁰ *Ibidem*, p. 4-5.

designada por el gobierno de la Revolución, y el Sindicato de Empleados y Obreros de la misma compañía, establecido en la Casa del Obrero Mundial. Dicho pacto era el siguiente:

1o. Celebramos este contrato de una parte la gerencia de la Compañía, designada por el Gobierno de la Revolución, y de otra el Comité representativo del Sindicato de Empleados y Obreros de la citada Compañía, reconociéndonos mutuamente nuestra respectiva personalidad social; 2o. El tiempo de duración de este contrato ha de ser de quince días, contados desde las siete de la mañana del trece de octubre, hasta las seis cincuenta y nueve minutos de la mañana del día veintiocho del mismo mes de octubre de Mil Novecientos Catorce; 3o. En este período de quince días, el Sindicato presentará a la gerencia de la Compañía de Tranvías su reglamento definitivo con las cláusulas concretas referentes a las relaciones que deben mediar entre la Compañía y el Sindicato, su funcionamiento y designación de asuntos que deben ser tratados por ambas entidades; 4o. Durante el mismo período de tiempo la gerencia de la Compañía estudiará la manera de hacer efectivas las tarifas de pago de servicio, presentadas por el Sindicato de la misma, con fecha ocho de octubre, a la gerencia de la Compañía que en dicho día funcionaba; 5o. En el caso de que la gerencia del Gobierno no aceptara de plano las dichas tarifas, e hiciera proposiciones distintas, tendrá la obligación dicha gerencia de presentarlas al Comité del Sindicato a lo sumo tres días antes de expirar el plazo de quince, con el objeto de que el Comité tenga tiempo de estudiarlas y de someterlas a la aprobación o desaprobación de la asamblea general del Sindicato; 6o. El Comité representativo del Sindicato expresado estará establecido en la Casa del Obrero Mundial, con carácter permanente, durante los quince días del plazo indicado, y sólo se retirará de la citada institución, de diez de la noche a las diez de la mañana, en que empezará su labor de estudio para las cuestiones pendientes entre ambas entidades, y que han de quedar resueltas de manera definitiva, en el plazo indicado de quince días; 7o. La gerencia de la Compañía se obliga a pagar a los miembros componentes del Comité, durante los quince días del plazo indicado, el mismo sueldo que si estuviera trabajando nueve horas diarias, en los respectivos servicios a que cada uno pertenece; 8o. Para facilitar la labor de los miembros del Comité en sus gestiones encaminadas a solucionar el conflicto pendiente entre la Compañía y el Sindicato, la gerencia expedirá a su favor pases de libre circulación para los mismos; 9o. Igual franquicia concederá a la Administración y la Secretaría de la Casa del Obrero Mundial, que auxiliará al Comité en todos los trabajos encaminados a hallar la solución del conflicto expresado; 10o. Si a las siete de la mañana del día veintiocho de octubre de 1914 no se ha firmado entre las representaciones de La Compañía y del Sindicato el Contrato definitivo, por el cual el Sindicato de Empleados y Obreros de la Compañía

de Tranvías halle total satisfacción a sus demandas, en el acto será declarada la huelga general y mantenida firmemente, hasta hallar la solución que en dicha fecha, en caso tal, no se hubiera encontrado.

México, octubre 12 de 1914.²¹

Así pues, la incautación de los bienes de la empresa y el manejo del servicio de tranvías por una administración nombrada por el gobierno mexicano fueron la consecuencia de la actitud intolerable asumida por la Compañía de Tranvías ante las justas peticiones de los obreros. La incautación de esos bienes, hecha como medida temporal, se prolongó a causa del vaivén revolucionario hasta el mes de mayo de 1919 en que fueron devueltos sus bienes a la empresa. Durante la administración gubernamental, los trabajadores no dejaron de plantear a aquélla diversos problemas, algunos de los cuales fueron resueltos, no así otros que tuvieron que posponerse dado el carácter transitorio de la ocupación.

Este lapso, si bien no resolvió todas las dificultades, sí sirvió a los obreros y principalmente a sus líderes para forjarse una mayor conciencia de sus problemas y de sus necesidades. Las prédicas revolucionarias, la agitación social y, principalmente, la participación activa de los obreros en la política nacional y en las luchas armadas fueron un incentivo extraordinario que les fortaleció y les adiestró. El compromiso contraído entre la Casa del Obrero Mundial y el gobierno revolucionario —mediante el cual aquélla contribuía al triunfo revolucionario, a través de la participación activa en la lucha de batallones de obreros denominados “batallones rojos”— fue un gran estímulo para los trabajadores. Los tranviarios constituyeron el Segundo Batallón Rojo y tomaron parte activa en los sucesos revolucionarios. Un grupo de ellos, al abandonar las fuerzas constitucionalistas la ciudad de México, y con el fin de evitar cayeran los tranvías en manos del enemigo, lleváronse consigo los controles de los vagones, hecho que dio origen a la suspensión temporal del servicio como hemos visto anteriormente.²²

²¹ *Idem.*

²² Los batallones rojos que se constituyeron fueron seis en virtud del convenio firmado el 17 de febrero de 1915 entre el gobierno constitucionalista y la Casa del Obrero Mundial, cuyos representantes fueron Rafael Zubarán Capmany, Rafael Quintero, Carlos M. Rivera, Rosendo Salazar, Juan Tudó, Salvador Gonzalo García, Rodolfo Aguirre, Roberto Valdez y Celestino Gasca. El primero estuvo instituido por obreros de la Maestranza Nacional de Artillería; el segundo, por obreros y empleados de la Compañía de Tranvías, y otros gremios. Estuvo a las órdenes del general Emilio Salinas y actuó en la Huasteca veracruzana, habiénd-

Los obreros y la devolución de sus bienes a la compañía

Cuando en el mes de mayo de 1919 fueron entregados a la empresa sus bienes, era director gerente de la misma el señor G. R. G. Conway, quien en una forma política trató de ganarse la voluntad de los obreros haciéndoles automáticamente un aumento de 10% en sus salarios. Desgraciadamente las condiciones de vida en aquel momento eran bastante difíciles y ese aumento no correspondía en forma alguna a la desproporción que alcanzaba el aumento del costo de la vida. Así, a fines de 1920 los trabajadores plantearon a la compañía otro conflicto de carácter económico, el cual rehusó resolver, así como también rehusó reconocer a la Federación de Obreros y Empleados de la Compañía de Tranvías de México, S. A. Obligados a ir a la huelga, los trabajadores suspendieron el servicio durante varios días, reanudando finalmente sus actividades cuando hubieron obtenido un aumento de veinticinco por ciento sobre los salarios anteriores y el reconocimiento de la federación. Con este aumento, los tranviarios alcanzaron en aquel entonces un sueldo muy superior a la mayor parte de los trabajadores mexicanos.²³

Entre el año de 1920 y el de 1922 ocurrieron pequeñas desavenencias entre empresarios y asalariados, los cuales, sin llegar a presentar carácter alguno de gravedad, sí preludiaron el difícil y serio conflicto de 1922-1923.

A fines del año de 1922, la compañía —después de haber tratado de regular el servicio tranviario, reparando las unidades dañadas durante la revolución y sustituyendo a las inservibles por otras nuevas, para lo cual utilizó un grueso núcleo de trabajadores— comenzó a separar a varios de ellos, justificando su despido diciendo que los trabajos de reconstrucción habían concluido y que de los 1 300 empleados que tenía en ese momento sólo le eran necesarios 650, que eran los que tenía anteriormente. La empresa consideraba que se trataba de un caso

dose disuelto después de un combate tenido en Coatepec. El tercero y cuarto —denominados “Supremos Poderes” e integrados por elementos de los sindicatos de hilados y tejidos, ebanistas, canteros, pintores, sastres, conductores de carruajes— actuaron como brigada de infantería del Cuerpo del Ejército del Noroeste al mando de los jefes Juan José Ríos y José J. Méndez. El quinto y el sexto, a las órdenes del Coronel Ignacio C. Enríquez. El 31 de enero de 1916 comenzó el licenciamiento de los batallones en virtud de la agitación obrera que se había producido y con la cual el señor Carranza no estaba muy de acuerdo. *Vid.* Rosendo Salazar y José G. Escobedo, *Las pugnas de la gleba, 1907-1922*, t. 1, México, Avante, 1923.

²³ *Presentación en síntesis...*, p. 8-9.

de fuerza mayor y por tanto solicitaba se le autorizara para hacer ese reajuste, indemnizando con tres meses de sueldo a todos los despedidos. La Federación de Tranvías reclamó ante ese hecho y pidió a la empresa reconsiderara su acuerdo, a lo cual ésta no accedió. La inconformidad patronal originó que el Sindicato de Talleres, junto con la federación, decidiera lanzarse a la huelga si la empresa no satisfacía sus demandas que eran: 1o. Que la Compañía de Tranvías, aparte de los tres meses que marcaba la ley como indemnización por despidos injustificados, concediera un mes de sueldo por año de servicios prestados a la empresa, y 2o. Que la compañía reconociera la personalidad jurídica de la Federación de Obreros y Empleados de la Compañía de Tranvías de México, S. A., para tratar con ella todos los asuntos relacionados con los trabajadores.

Como la empresa se negara a acceder a tales peticiones, el 2 de enero los tranviarios, reunidos en la sede de la Confederación General de Trabajadores, designaron su Comité Pro Huelga que se compuso por las personas que siguen: Adolfo Guadarrama, Agustín García, Bernabé Cortés, Antonio M. Domínguez, Leopoldo Palacio y Porfirio Vargas. Este comité estaba auxiliado por los siguientes miembros del consejo general de la federación: Isidoro González, José de Jesús Márquez, Juan Mendoza y Pedro Muñiz. Al día siguiente, presentaron los obreros su emplazamiento de huelga dando a la empresa diez días para responder. Diversas pláticas auspiciadas por el gobernador del Distrito, Celestino Gasca, fueron infructuosas, por lo cual el día trece los trabajadores de talleres hicieron estallar la huelga escalonada a media noche. Hacia el día 17 varios carros se encontraban fuera de servicio. La empresa amenazó a los motoristas y conductores por las descomposturas que sufriesen los trenes. Los empleados de talleres declararon se adherían al movimiento el día 19 y el día 18 para justificar su conducta lanzaron un manifiesto que aclaró su situación frente a declaraciones de la compañía.²⁴ Finalmente, el 21 de enero estalló la huelga general de tranviarios en el Distrito Federal. El día 25 los obreros invitaron al presidente de la República a intervenir en el conflicto. Dos días después, varios descontentos de la federación incitaron a los trabajadores a desconocer al Comité de Huelga y celebraron una reunión en el Teatro Principal, en la cual originose un documento firmado

²⁴ Rosendo Salazar, *Historia de las luchas proletarias de México*, México, Avante, 1938, p. 22 y s.

por los descontentos José Velázquez, Dionisio Alcántara, Arnulfo Limón, Justino Z. Valladares, Urbano Muñoz y otros más, en el cual se lee:

En vista de que el conflicto con la Compañía de Tranvías de México, S. A., permanece sin solución, a pesar del tiempo transcurrido y de que el Comité de Huelga nombrado por una minoría no responde a la urgencia del momento, comprobado como está que la inmensa mayoría de los que trabajamos en dicha Empresa no estamos de acuerdo con la actuación del Comité Ejecutivo de nuestra agrupación, en defensa de nuestros intereses, tanto de carácter social como de carácter económico, hemos resuelto llamar a nuestros compañeros a una asamblea general extraordinaria que tendrá lugar el día de hoy, a las 10 horas, en el teatro “Principal”, de acuerdo con la siguiente Orden del Día:

- I. Exposición de motivos, por no más de cuatro compañeros.
- II. Proposiciones para remover al actual Comité Ejecutivo.
- III. Elección de Comité Ejecutivo y designación de Comité de Huelga.
- IV. Estudio de las peticiones que deben formularse a la Compañía de Tranvías y facultades al Comité para resolver la huelga en forma honrosa para la Institución.²⁵

En una nueva asamblea tenida por los tranviarios en el Teatro Principal, fueron depuestos el comité de huelga y el ejecutivo de la federación tranviaria, todo ello en medio de fuerte escándalo. Los comentaristas de estos acontecimientos los achacaban a elementos laboristas enviados por la Confederación Regional Obrera Mexicana (CROM), quienes luchaban abiertamente contra los llamados obreros o dirigentes rojos. Los esquirols al servicio de la compañía inducían por su parte a los huelguistas a abandonar su actitud de lucha, haciéndoles ver que no contaban con recursos para sostener largo tiempo su situación. La empresa —a través de ellos, de agentes destacados entre los huelguistas y por la compra de diversos órganos periodísticos— realizaba una campaña de socavamiento de la resistencia obrera. Fruto de esa labor fue el nacimiento de una nueva corporación sindical que ahondó más la división. Su nombre fue el de Unión Sindical de Obreros y Empleados de la Compañía de Tranvías de México, S. A.

La cohesión de los trabajadores, que ante todas esas agresiones se había roto, fue la que originó que un grupo de ellos, de acuerdo con la compañía, celebrara con ésta un convenio el cual fue firmado en la madrugada del 28 de enero en las oficinas del general Celestino Gasca,

²⁵ *Ibidem*, p. 25.

gobernador del Distrito. Este convenio, que hacía nugatorias todas las peticiones de los obreros, en sus once cláusulas otorgaba a la empresa cuanto había deseado. La lectura de la misma revela hasta qué punto mediante ese convenio se burlaban las exigencias de los auténticos asalariados. Ella dice:

Primera. Con relación al Departamento de Talleres, la Empresa reconoce derecho de antigüedad; en caso de reducción del personal y tratándose de obreros que tengan menos de ocho años de servicio, se apreciará teniendo en cuenta el tiempo de servicios y aptitudes, éstas se apreciarán por medio de peritos nombrados por cada una de las partes, es decir, dos por parte de la Empresa, y dos por parte del personal del Departamento correspondiente. En el caso de desacuerdo, la decisión será dada por el director gerente de la Compañía.

Segunda. Quedan cancelados los contratos individuales escritos por el personal de planta en general.

Tercera. Con referencia a los cinco obreros separados del Departamento de Talleres y que dieron origen al presente conflicto, la Empresa les entregará conforme a la ley tres meses de indemnización.

Cuarta. Existiendo dentro de los cinco obreros separados dos que manifiestan encontrarse enfermos a consecuencia del trabajo, serán sometidos a examen de dos médicos nombrados, uno por el Gobierno del Distrito y otro por la Compañía de Tranvías, para determinar si la enfermedad proviene o no por causa del trabajo. En caso de desacuerdo, ambos médicos nombrarán un tercer médico en discordia, para que decida en el asunto. La Compañía pagará la indemnización correspondiente conforme con el proyecto relativo presentado por la Empresa a sus obreros y empleados y del cual se agrega un ejemplar a este Convenio.

Quinta. De acuerdo con el proyecto a que antes se ha hecho referencia, la Compañía indemnizará a sus empleados y obreros en casos de accidentes del trabajo.

Sexta. La Compañía concede al personal de tráfico tiempo y medio en sus días de fiesta al año, a elección del personal, en vez de los cuatro días anteriormente señalados. A aquellos de los empleados de tráfico que les tocara día de descanso en cualquiera de esos seis días y que por las necesidades del servicio tuvieren que trabajar, la Compañía les pagará tiempo doble.

Séptima. En virtud de que durante los días anteriores a aquél en que comenzó la huelga de los empleados de tráfico varios de éstos no pudieren trabajar por falta de carros, debido a la huelga de talleres, la Compañía les pagará a dichos empleados la mitad del salario que les correspondería si hubieren trabajado las horas reglamentarias durante esos días, incluyendo a los extras, tomando como promedio para éstos el tiempo trabajado en la semana anterior.

Octava. A todo el personal de tráfico que se presente el lunes 29 hasta las 12 del día a pedir trabajo, se le considerará como habiendo trabajado el domingo. Aquellos empleados que no se presenten el lunes 29 a pedir trabajo pierden el derecho a que se les conceda el día de descanso.

Novena. Teniendo en consideración que por la falta del Departamento de Talleres se encuentra un buen número de carros faltos de reparación, el personal de tráfico que se presente a pedir servicio hasta las 12 horas del lunes 29 del actual, percibirá su sueldo íntegro correspondiente al domingo 28 del actual y días subsecuentes que estuvieren sin trabajo por falta de carros.

Décima. El personal de talleres correspondiente a los departamentos de Reparación, Inspección y Armadura, que se presente a trabajar el domingo 28 del actual, a las 14 horas, percibirá tiempo doble por este día. Los que se presenten al turno de las 22 percibirán tiempo doble solamente por las dos horas, de las 22 a las 24 horas, y tiempo sencillo por las horas restantes que trabajen hasta las 6 de la mañana.

Undécima. El personal que no se presente en los días y a las horas señaladas en las cláusulas novena y décima de este convenio no percibirá los beneficios a que se refieren las cláusulas séptima y décima, inclusive.

De acuerdo ambas partes en todo lo antes manifestado, firman juntamente con el representante del Gobierno en conflictos obreros, el presente convenio.

Nota. Teniendo la Compañía en consideración la situación económica del personal declarado en huelga, anticipará en préstamo a aquellos que habiendo vuelto a su trabajo lo soliciten, hasta una semana de sueldo, que será reembolsado a la Empresa por medio de descuentos en las cuatro semanas siguientes a aquella en que se reanudaron los servicios.

México, D. F., a 27 de enero de 1923. —Por la Compañía de Tranvías, S. A., el director gerente, H. G. Conway.—Por los empleados y obreros de los departamentos de Tráfico y Talleres de la Compañía de Tranvías de México, S. A., la Comisión, Urbano Muñoz, Justino Valladares, Salvador Camarena, Arnulfo Limón, F. Ramírez, Rafael Tovar, M. Martínez Bello, J. Velázquez. —Por el Gobernador, el representante del Gobierno en conflictos obreros, José D. Rodríguez.²⁶

Los obreros que seguían en pie de lucha, reunidos en torno de la Federación Tranviaria de México, D. F., no estuvieron de acuerdo en las burdas maniobras de los falsos líderes y así procedieron a protestar en contra de las cláusulas anteriores y a reforzar las guardias que habían establecido en los talleres y almacenes de Indianilla, San Antonio

²⁶ *Ibidem*, p. 26-28.

Abad y Valle, y a decretar el paro general en todas las dependencias de la compañía.²⁷

Los agremiados en la Unión Sindicalista, crecidos por su supuesto triunfo, mas temerosos de las reacciones naturales de sus compañeros, apresuráronse a declarar el mismo día 28 que habían sido amenazados de secuestro por sus compañeros, que devolverían agresión por agresión y que sin guardar rencor para nadie exhortaban a todos a sumarse a sus filas.

Para ese mismo día 28, la situación de ambos bandos era ya insostenible. Los auténticos afiliados a la federación eran auxiliados por agremiados a diversos sindicatos, tales como a la Federación General Obrera del Ramo Textil, el Sindicato de Obreros y Obreras del Palacio de Hierro y el Sindicato de Trabajadores de la Empresa de Teléfonos Ericsson. Los esquirols, por su parte, con el apoyo que les prestaba Salvador Álvarez de la CROM y con la fuerza armada, estaban decididos a romper la huelga y a reanudar el servicio. Para ello se presentaron ante las dependencias tranviarias, en donde fueron recibidos con disgusto por los huelguistas. Al intentar por fuerza romper las guardias, varios de ellos fueron golpeados y arrojados al vecino canal de desfogue. Gracias al auxilio de la policía, algunos consiguieron entrar a los depósitos y trataron de sacar los tranvías, mas una terrible pedriza, que mostró la indignación y la decisión de los obreros de defender sus derechos, les causó graves daños y les impidió continuar sus intentos, lo que obligó a la compañía a no reanudar el servicio ese día, sino al siguiente y mediante el auxilio vigoroso de la fuerza armada. En San Antonio Abad el choque entre ambos grupos fue tan violento que fue necesario que la policía montada interviniera y desbandara a los contendientes con fuerte balacera que preludió graves acontecimientos.

El día 29 la situación presentose muy tensa. Las autoridades, alarmadas por el desorden y los continuos choques entre obreros, ordenaron la vigilancia de los bienes de la empresa y destacaron 85 policías montados y a los batallones de líneas números 6 y 22, así como numerosos agentes de las comisiones de seguridad. Los huelguistas contaban para ese momento con el apoyo decidido de los trabajadores textiles, lo que originaba fuertes protestas de la Unión Sindicalista auxiliada

²⁷ El día 29, la federación en un manifiesto que publicó declaró, entre otras cosas, que el convenio firmado en las oficinas de Celestino García era nulo y que sólo ella estaba capacitada para entrar en arreglos con la compañía, a lo cual no se rehusaba. *Ibidem*, p. 30-31.

por la policía. Más aún, la Unión, gracias al apoyo laborista con que contaba, había logrado hacer llegar su voz hasta el presidente Obregón, quien les concedió en cierto sentido su apoyo.

Jefe de la guarnición de la plaza era por entonces el general Arnulfo Gómez, quien como buen militar era amante de mantener a todo trance la tranquilidad, aun mediante el empleo de la fuerza. Temeroso de que los choques de los trabajadores degeneraran en verdaderas batallas, ordenó el acuartelamiento de sus tropas. Gómez pensó que con los 800 hombres a su disposición era suficiente para aplacar los ánimos. Para evitar cualquier ataque a los tranvías, dispuso que cinco soldados armados custodiaran a cada uno de los que se ponían en servicio, colocando a dos de ellos en la plataforma delantera y tres en la posterior. Mediante estas disposiciones, creyó Gómez, nadie osaría atacar a los trenes.

En tanto estas precauciones se tomaban por los militares, los trabajadores se preparaban para la huelga general. Varias comisiones de obreros fueron designadas para ir a los estados de la República, a fin de ganarlos para su causa y la Confederación General de Trabajadores (CGT) fue comisionada para que en el Distrito Federal organizara la huelga, a la cual apoyaron con entero entusiasmo los trabajadores textiles. Este movimiento, si bien no alcanzó a tener las características y a producir los resultados generales que de él se esperaban, sí mostró la fuerza ya considerable de buen número de obreros unificados a través de la CGT y fue una clarinada del poder que alcanzaban las clases laborales. Mostró igualmente cuán justa era la causa perseguida y cómo, ante ella, los gremios más opuestos formaban un solo cuerpo que luchaba por hacer realidad los anhelos del proletariado de alcanzar mejores condiciones de vida. Muestra de esa solidaridad la dieron los empleados textiles, ferrocarrileros y de otros gremios. La Federación Camionera, en un rasgo de comprensión fraternal, aportó a los tranviarios huelguistas la cantidad de \$12 299.00 destinados a hacer frente a los gastos del movimiento y al prolongado paro.²⁸

El 31 de enero de ese año de 1922, organizada por la federación tuvo lugar una imponente manifestación de los trabajadores desafectos

²⁸ Rosendo Salazar y José G. Escobedo, *Las pugnas de la gleba...*, t. II, p. 178-179. Véase para comprender el espíritu del período revolucionario la obra de Armand List Arzubide, *Apuntes sobre la prehistoria de la Revolución*, México, 1958, y la de Florencio Barrera Fuentes, *Historia de la Revolución Mexicana. La etapa precursora*, México, Talleres Gráficos de la Nación, 1955, 340 p. (Biblioteca del Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana).

a la Compañía de Tranvías en la que éstos protestaron en contra de las autoridades laboristas quienes, en lugar de protegerlos, los combatían. Un periodista, José Guati Rojo —quien prestaba sus servicios en *El Demócrata* y que era adicto a la Compañía de Tranvías— ante las peticiones de los obreros fue despedido de ese diario por su director don Vito Alessio Robles, quien manifestó lo hacía a causa de “haber tomado aquél una activa participación en el fallido desmembramiento de la Federación de Tranviarios y cuya actuación he sido el primero en reprobar, porque ella abate los firmes ideales por el mejoramiento humano, basado en la acción de las organizaciones obreras”.²⁹

Los miembros de la Unión, ante el espectáculo que ofrecía la tenacidad y resistencia de los huelguistas, sin más recursos que esgrimir y con el deseo de congraciarse con las autoridades, trataron de desbaratar el movimiento denunciando a los dirigentes obreros Sebastián Sanvicente y a Alejandro Montoya como extranjeros perniciosos, los cuales —se decía— sólo movían a cien tranviarios intransigentes.

Como mentís a esta afirmación, el Comité Pro Huelga y el Comité Ejecutivo de la Federación de Obreros y Empleados de la Compañía de Tranvías de México, S. A., lanzaron un manifiesto general en el cual, a más de exponer la situación en que se encontraban, exhortaban a sus camaradas a continuar la lucha. En él arremetían contra los dirigentes traidores, Juan y Margarito Miranda, Alfonso Rodríguez, José Velázquez, Samuel O. Yúdico y el propio Celestino Gasca. Los mismos grupos integrados por Adolfo Guadarrama, Agustín García, Bernabé Cortés, Antonio M. Domínguez, Ángel Ayala, Víctor Enciso, José Rodríguez, Leopoldo Palacio, Porfirio Vargas, Pedro Núñez, Isidoro González, José de Jesús Márquez y Juan Mendoza, en otro manifiesto dirigido a sus puros agremiados, les decían:

Compañeros: Cumple a nuestro deber informar a los trabajadores que constituyen esta organización y especialmente a los que por no asistir a las asambleas lo ignoran, el estado que guarda nuestro conflicto.

Esta organización de carácter social formada de trabajadores honrados para defender sus derechos a cada instante pisoteados, ha sido víctima de una traición infame, de una combinación política, en la que la Compañía de Tranvías ha tomado activa parte, dándole personalidad al grupo de políticos que trabaja bajo los auspicios del Partido Laborista.

²⁹ Vid. Vito Alessio Robles, *Desfile sangriento*, México, Imprenta del Bosque, 1936. También Rosendo Salazar, *Historia de las luchas...*, p. 36-37.

Los directores de la empresa, como lo dijimos antes, en combinación con el grupo de políticos y traidores que encabeza la llamada Unión Sindicalista, reunió a un número reducido de compañeros logrando descarriar a unos cuantos de ellos para formar su Comité, muchos de los cuales ya se han arrepentido, volviendo, o cuando menos, pidiendo que se les vuelva a admitir en esta organización de hombres libres y honrados, como son Urbano Muñoz, Manuel Bello, Rafael Gil, etc.

La Compañía acogió desde luego al nuevo pseudocomité, en el que constituyó mayoría la borregada de maestros de los talleres y gran número de policías y empleados del Gobierno, firmando un convenio por el que, según ella y los políticos apoyados por la fuerza bruta, quedaba terminado el conflicto. Mas esto no es cierto, compañeros: la mayoría, la inmensa mayoría de obreros y empleados de la Compañía de Tranvías de México, apoyados por más de veintisiete agrupaciones fuertes y aguerridas no permitirán que se les desconozca y se les burle en forma tan ruin y tan infame.

El conflicto está en pie y aunque algunos compañeros descarriados (pásmense los camaradas), obligados por la fuerza, están trabajando, esto no se solucionará mientras la Compañía no lo resuelva de conformidad con los representantes de esta Federación.

No os dejéis engañar, camaradas, no entréis al trabajo mientras no se os dé aviso de que lo podéis hacer con honor por parte de esta organización.

Recurrid por noticias a nuestro local, en la Avenida Uruguay, número 25.

Salud y comunismo libertario. —México, D. F., enero de 1923. —El Comité de Huelga. —El Consejo Federal.³⁰

El derramamiento de sangre

Las primeras horas del día primero de febrero dieron a la Avenida Uruguay un movimiento inusitado. Desde hacía varios días se había observado que la razón de tanta agitación en esa calle se debía a la presencia en ella del local de la Confederación General de Trabajadores, utilizado como centro de reunión de los obreros tranviarios y de todos aquellos que les apoyaban. Esa mañana la situación se hizo más difícil. Diversos problemas conmovían el espíritu de los trabajadores y uno de ellos consistió en el auxilio que las autoridades prestaban a los rompe huelgas y a la empresa. La insolente actitud de los esquirols envalentonados con el apoyo de las fuerzas armadas provocó que los dirigentes

³⁰ Rosendo Salazar, *Historia de las luchas...*, p. 39-40.

del movimiento de huelga nombraran una comisión que entrevistó al presidente Obregón para mostrarle la justicia que les amparaba, al mismo tiempo que acordó que por “todos los medios posibles se evitara siguieran corriendo los trenes y en caso contrario salgamos a la calle y por la persuasión o por la fuerza, hagamos se retiren del servicio los camaradas descarriados”.³¹ Esta proposición tomada al calor de la lucha fue aprobada por los huelguistas, quienes al observar que el tranvía número 799 de la línea de Tacubaya —que remolcaba al carro de segunda 263— pretendía reanudar el servicio, trataron de detenerlo y dirigirlo hacia el depósito. El motorista, resuelto a continuar su trabajo, desoyó las peticiones de sus compañeros, rechazó sus propuestas y pretendió por la fuerza abrirse paso. Decididos los obreros a no permitir el sabotaje en su movimiento, forzaron al motorista a obedecer. Los soldados que custodiaban el tranvía intervinieron y las armas fueron puestas en juego. Ante la represión, un trabajador atacó a un soldado hiriéndole, lo que provocó el inicio de una balacera entre obreros y soldados que acudieron al lugar de los hechos. Durante treinta minutos se combatió entre ambas partes habiendo resultado cerca de una docena de heridos y cuatro muertos. Las tropas montadas y las federales tomaron el edificio de la Confederación General de Trabajadores a viva fuerza, destrozaron sus archivos y sus pertenencias, desarmaron a los obreros ahí reunidos y detuvieron a cerca de 200. Varios batallones y fuerzas de caballería intervinieron en este hecho que ensangrentó y llenó de luto a la ciudad.

Después de la refriega, varios huelguistas intentaron hablar con el presidente, quien les indicó no tenía nada que arreglar con ellos, toda vez que habían acudido a la fuerza para resolver sus conflictos. Plutarco Elías Calles, ministro de Gobernación, al dar a los periodistas su opinión sobre ese asunto que tanto le afectaba, declaró:

La huelga de tranviarios debe considerarse como total y definitivamente terminada y la sociedad no debe abrigar temores de que se registren nuevos atentados. Los huelguistas han indicado al Gobierno el camino de solucionar el conflicto, pues recurriendo a los medios violentos obligaron al Gobierno a usar de iguales medios. Pero esto no fue sino después de haber agotado todos los medios conciliatorios que sugería la razón. Fueron inútiles todas las tentativas para solucionar la huelga por los procedimientos legales. Se hizo uso de la fuerza y seguirá empleándose el

³¹ *Ibidem*, p. 41.

mismo procedimiento, a fin de otorgar a la sociedad las garantías que justamente reclama. El Gobierno no permitirá que los tranviarios lleven a cabo manifestaciones públicas y se han dado instrucciones a la Inspección General de Policía para que prohíba la portación de armas, para lo cual quedan sin efecto, interinamente, todos los permisos concedidos. Los responsables serán consignados a las autoridades competentes y sufrirán las consecuencias de sus actos, pues es indudable que los huelguistas sabían muy bien cuáles iban a ser los resultados del programa de ataque a que pretendieron dar principio al medio día de hoy.³²

Los dirigentes del Partido Laborista, ante ese hecho que muchos habían auspiciado, circularon ambiguas declaraciones en las que se lavaban las manos de toda culpa.

El Poder Legislativo, por su parte, ante la gravedad de los acontecimientos designó a una comisión compuesta de varios diputados con el fin de que entrevistara al general Obregón, recomendándole una inmediata y adecuada solución al conflicto. El presidente nombró al ministro de Hacienda, don Adolfo de la Huerta, para tratar ese asunto y gracias a su intervención y gestiones no sólo se ordenó la libertad de todos los obreros aprehendidos por las fuerzas federales, sino que se recomendó a la compañía que había sido duramente atacada en el congreso que reinstalara a todos los empleados. Don Vito Alessio Robles colaboró con De la Huerta para dar a los trabajadores una solución justa.

No obstante las honestas y desinteresadas gestiones de varios diputados, del ministro de Hacienda, de Alessio Robles, de los esfuerzos de los trabajadores y más aún del derramamiento de sangre, la huelga estuvo perdida para ellos. Las autoridades devolvieronles más tarde el local de la CGT, mas la justicia que ellos pedían, y que hubiera sido fácil acordarles en principio, quedó vulnerada. Como consecuencia de ello, se hizo patente a la clase trabajadora la necesidad de una mayor cohesión. El apoyo prestado por los trabajadores textiles a los empleados no pudo ser más franco y desinteresado y ese ejemplo debería servir más adelante.

La prensa extranjera —*The Tribune, The World, The American*—, completamente ajena a los verdaderos intereses de los trabajadores, condenó el movimiento y apoyó al gobierno en su conducta de represión.

Las autoridades mexicanas decretaron la expulsión del país de Sebastián Sanvicente, Alejandro Montoya, J. Pérez Gil y Urbano Legaspi,

³² *Presentación en síntesis...*, p. 11.

dirigentes obreros que estorbaban la acción del Partido Laborista, de la CROM. El general Gómez y el presidente Obregón condenaron la violencia empleada por los trabajadores y manifestaron que obrarían con rigor en casos semejantes.

La compañía por su parte rechazó a los dirigentes de la huelga pese a la mediación de De la Huerta.

Tales fueron los resultados de la acción de los trabajadores para defender sus derechos. Más tristes no pudieron ser, dado que no trajeron ni la unión ni la concordia. La división provocada por la Compañía de Tranvías agrió más los ánimos y ocasionó que en el mes de marzo siguiente Manuel Ruiz, de la Federación de Empleados y Obreros de la Compañía de Tranvías, fuera agredido por Justino Valladares, de la Unión Sindicalista, quien le causó la muerte. Un paro de los trabajadores y una manifestación luctuosa, condenada por las autoridades, se realizaron en señal de protesta.

Para mediados de marzo, los tranviarios despedidos por la Compañía de Tranvías aún no habían sido repuestos, pese a las gestiones de Alessio Robles ante el gerente de aquélla, el señor Conway.

Creación de la Alianza de Tranviarios

La Unión Sindicalista, auspiciada por la empresa y apoyada por la CROM, llevó tan adelante sus propósitos de servir más a la empresa que a los obreros, que al poco tiempo tuvo que ser censurada por su misma madrina, la CROM. Disgustada por una censura que ésta le impuso, hacia el mes de junio de 1924 optó por separarse de la Confederación Regional de Obreros Mexicanos. Su separación decidió a numerosos luchadores obreros, cansados de sus arbitrariedades y de no contar con un órgano auténtico de defensa, a crear una asociación en torno de la cual agruparse. La idea, recibida con beneplácito, cuajó en la formación de la Alianza de Obreros y Empleados de la Compañía de Omnibus y Tranvías de México, S. A., que se fundó en diciembre de 1924, auspiciada por la propia CROM. Fueron nombrados como secretario general Rodrigo Abreu y como secretario del interior Gonzalo S. Guillén.

La censurada Unión Sindicalista, al ver cómo frente a ella surgía un grupo de trabajadores dispuestos a luchar por sus intereses, trató de dividirlo. Comenzó a atacarlo y en sus ataques envolvió a la propia confederación, acusándola de dividir al gremio al propiciar la formación

de la Alianza de Obreros y Empleados de Ómnibus y Tranvías de México. Los ataques de la Unión fueron estériles y, más aún, sólo sirvieron para poner en claro sus verdaderas intenciones —contrarias a los derechos de los trabajadores— y para apresurar su desaparición, uno de cuyos dolorosos efectos consistió en los trágicos sucesos ocurridos el día primero de febrero de 1923.³³

La Alianza de Obreros y Empleados de la Compañía de Ómnibus y Tranvías de México, S. A., al poco tiempo de haberse constituido en el mes de febrero de 1925, en vista de la situación real de sus agremiados confeccionó un pliego de peticiones que presentó el día 5 de ese mismo mes a la empresa, y cuyos puntos esenciales eran los siguientes: la firma de un contrato colectivo de trabajo con aumento de salarios y el reconocimiento oficial por parte de la compañía de la personalidad jurídica de la alianza, a lo cual rehusó aquélla. Habiéndose fijado para el mes de marzo la huelga, ésta se verificó pese a la labor de la compañía y a la obstrucción de la Unión Sindicalista. Las declaraciones hechas por el Comité de Huelga en esta ocasión muestran el sentido nacionalista del movimiento, sentido que se precisará día tras día en movimientos semejantes.³⁴

La empresa, representada por el señor G. R. Conway, ante las peticiones de la alianza trató de nulificar su acción, alegando que ella trataría con los representantes de los obreros, sin importarle si pertenecían a esa o aquella asociación. La Junta Central de Conciliación y Arbitraje ante la negativa de la compañía declaró que ésta “quedaría sujeta a las responsabilidades que le resultasen por su negativa a reconocer a los obreros de la alianza el derecho que la Constitución les otorga para coaligarse en defensa del mismo derecho”.³⁵ El 4 de marzo, el presidente Calles reconoció a la alianza, con lo cual los trabajadores

³³ Rosendo Salazar, *Historia de las luchas...*, p. 173.

³⁴ En su parte esencial dicen: “1o. No querer reconocer como agrupación social a esta Alianza tal como nos lo brinda la fracción XVI del artículo 123 constitucional. 2o. No querer aceptar el contrato de trabajo como garantía a sus trabajadores. 3o. Estar apoyando a elementos extranjeros que en connivencia con la empresa esquilman a los obreros y empleados de la misma. 4o. Por querer implantar modalidades a los mexicanos por orden de magnates de Toronto, Canadá, incompatibles con nuestro carácter de pueblo libre y soberano. Estas razones deben ser motivo suficiente para que propios y extraños a nuestras luchas sociales, protesten y nos presten su apoyo moral como mexicanos conscientes, pues nuestra dignidad y nuestra raza se deben revelar ante esta intromisión de extraños a nuestra independencia. Que la sociedad nos juzgue y la historia nos lo demande. Febrero 28 de 1925.” En Rosendo Salazar, *Historia de las luchas...*, p. 178-179.

³⁵ *Ibidem*, p. 180.

se sintieron apoyados frente a la renuncia de la empresa. En una manifestación de entusiasmo, los obreros pidieron a las autoridades la expulsión de los señores Conway, W. T. Fraser y E. R. Hirschfeld. El día 12 de marzo, el general Calles, presidente de la República, en una declaración pública originada por el conflicto tranviario que no daba trazas de resolverse, dijo en uno de sus párrafos esenciales:

En el actual conflicto entre la Alianza de Obreros y Empleados de Ómnibus y Tranvías de México, S. A., y dicha institución, el Ejecutivo Federal, tomando en cuenta que la única causa determinante del conflicto ha sido la injustificada negativa de la Compañía para reconocer el sindicato formado por los obreros, tenía la convicción de que el conflicto sería resuelto en forma inmediata por parte de la empresa, otorgando este reconocimiento, si no por consideraciones especiales para sus trabajadores, sí por la obligación imperiosa que tiene de respetar y cumplir las leyes de la República; pero dada la circunstancia de que han transcurrido ya casi dos semanas sin que los representantes de la Compañía se avengan a dar cumplimiento a este deber primordial de todo extranjero, el Ejecutivo de la Unión estima pertinente declarar: que si en un término de tres días no cumplen con la obligación constitucional a que se ha hecho referencia, declara que se ejecutarán los acuerdos que procedan.³⁶

Ante el apoyo presidencial, la compañía tuvo que ceder en sus pretensiones y el conflicto quedó solucionado, pagando a los huelguistas salarios caídos por la mitad del tiempo que duró la huelga. No se concedió aumento de sueldos, pero sí en cambio la empresa reconoció la personalidad jurídica de la alianza para tratar en lo futuro todos los asuntos relacionados con el trabajo, y desapareciendo automáticamente la Unión Sindicalista, de origen netamente patronal.³⁷

Si bien la alianza obtuvo el triunfo de su reconocimiento, eso no significó que pudiera amparar del todo a sus agremiados. La compañía pudo en ese mismo año valerse del recurso de un conflicto económico y separar a numerosos obreros.³⁸

³⁶ *Ibidem*, p. 181-182.

³⁷ *Presentación en síntesis...*, p. 11-12.

³⁸ Rosendo Salazar, *Historia de las luchas...*, p. 192 y 195. Hacia el mes de mayo, la compañía anunció un reajuste de 500 obreros, alegando malas condiciones económicas. El 1 de julio quedaron cesados, en virtud de ese conflicto, 300 obreros y empleados tranviarios, contándose entre ellos a los principales dirigentes obreros, principalmente de los que se habían caracterizado como enemigos de Morones. Todos ellos fueron indemnizados con tres meses de salario.

Obtención de nuevas prestaciones

En el año de 1925, ante la presión de los obreros, la compañía se avino a firmar un convenio que signaron, por la empresa, los señores W. H. Fraser y Jean Bernier y, por los trabajadores, G. S. Guillén, Juan J. Ríos, Díaz A. López, Carlos L. Díaz, Enrique Esqueda, Crisóforo Pérez. En ese convenio se reguló todo lo relativo a practicantes, extras, cambios de empleo de planta, escalafones, permisos de corta duración, permisos anuales, días festivos, duración del trabajo, separación de empleados y obreros, accidentes de trabajo, sueldos y jubilaciones, además de todo lo contenido en las disposiciones generales. Con este convenio ya se marca un adelanto sobre la situación anterior.³⁹

Los años posteriores a éste, en el que los trabajadores tuvieron serios golpes económicos, se caracterizaron por una lucha tenaz de la alianza contra la empresa, la que en todo momento esgrimió el argumento de que no podía hacer frente a las demandas económicas de sus asalariados. Para el año de 1928, la alianza —dirigida por Carlos L. Díaz, como secretario general; Jesús Aguilar M., secretario del interior; Clemente Mejía, secretario del Exterior y con el apoyo de Benjamín Sánchez y Pedro Reynoso por el Sindicato de Tráfico, José Ruiz y Guillermo Palacios por el Sindicato de Talleres, Fidel Elizalde y Marcelino Herrera por los trabajadores de Vía Permanente— solicitó de la empresa la revisión del Contrato Colectivo de trabajo, después de haberle demostrado que su situación era bonancible. La compañía, ante las razones y resistencia obrera, accedió a celebrar con la alianza un convenio el 2 de julio de 1928, en el cual si bien no concedía aumento de salarios, sí consagraba diversos principios que desde entonces sirvieron para normar acuerdos semejantes. Éstos eran los siguientes: en caso de que el personal dejara por cualquier causa de prestar sus servicios a la empresa, recibiría un pago de antigüedad con la distribución siguiente: para trabajadores con antigüedad de dos a seis años, medio mes de sueldo por cada dos años; con antigüedad de más de seis pero menos de diez, por los primeros seis la compensación anterior y por

³⁹ “Convenio que celebran, por una parte, la Compañía de Tranvías de México, S. A., que en lo sucesivo se designará ‘La Compañía’, y por otra la Alianza de Obreros y Empleados de la Compañía de Omnibus y Tranvías de México, S. A., que en lo sucesivo se designará por la ‘Alianza’, de acuerdo con las cláusulas siguientes.” en Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo, Trabajo y Previsión Social, *La industria, el comercio y el trabajo en México*, México, Galas de México, 1928, t. III, p. 351-380.

los restantes un mes de sueldo por cada dos años; de diez a dieciséis años de antigüedad, se les pagaría por los diez años primeros la compensación de medio mes de sueldo por cada dos años y por los restantes medio mes por año; y a los que tuvieran más de 16 años de trabajo, medio mes de sueldo por cada año. En caso de fallecimiento del trabajador, las compensaciones anteriores se otorgarían a sus herederos. Para el caso de accidentes de trabajo, recompensas justas fueron señaladas mejorando a las de 1925. En otras ramas sucedió lo propio, con lo cual los trabajadores obtuvieron una situación mejor.⁴⁰

Nueva lucha, nueva división

A partir de estos años, obsérvase de parte de la Compañía de Tranvías el deseo de plantear conflictos económicos, alegando incosteabilidad en sus operaciones a partir del año de 1919, cuando le fueron devueltos sus bienes y, por tanto, incapacidad para hacer frente a cualquier petición de aumento de sueldos de sus trabajadores. El aumento de su red había llegado al máximo de desarrollo que era de alrededor 330 kilómetros de vías y en esa cantidad se había estacionado. En el año de 1924 recibió 35 nuevas unidades de la serie 600. En 1927 aumentó ese número a 75. En el año de 1928 adquirió la empresa 30 vagones más de la serie 500 que eran más ligeros, con lo cual el número de nuevos vagones llegó a 105. El total con que contaba para ese momento era de 371 carros motores y 42 remolques, lo que hacía un total de 413 carros en servicio. Posteriormente sólo adquiere en los Estados Unidos otras unidades de segunda mano en los años de 1947 y 1948, destinadas a cubrir las más apremiantes necesidades.

De acuerdo con un comunicado oficial del año de 1926, los ingresos de explotación libres eran de \$1 479.24 pesos por kilómetro. Según un informe de *L'Informateur* de Bruselas, del 24 de septiembre de 1929, que extracta al *Auxiliaire de la Presse*, de Bruselas, el capital de la Compañía de Tranvías de México era de 20 000 000 de dólares, de los cuales le quedaba un beneficio neto de 4% en relación con el capital, cantidad mucho mayor de lo que producía al *trust*, la Compañía de Tranvías de Bruselas, que era tan sólo de 3%. Todos estos informes nos indican que pese a sus reiteradas declaraciones la compañía no estaba en

⁴⁰ *Presentación en síntesis...*, p. 13-14.

situación deficitaria, muy por el contrario; mas lo que trataba era liquidar el negocio de los tranvías que se daba cuenta requería gruesas inversiones, a cambio de, si no despreciables ganancias, sí menores de las que obtenía la Compañía Mexicana de Luz y Fuerza Motriz de la cual era subsidiaria, para consagrar todos sus esfuerzos a ésta y obtener mayores ventajas. La realidad era que la Compañía de Tranvías no deseaba ya ampliar sus servicios, sino liquidar poco a poco el negocio. Toda la política futura seguida por ella va a demostrar esta afirmación. Al aplicar esta política choca con los intereses obreros quienes se van a enfrentar dura y resueltamente a los deseos de la empresa.

Es así como en el año de 1930 la compañía plantea un nuevo conflicto de carácter económico, mediante el cual trataba de reformar el contrato colectivo de trabajo firmado dos años antes, limitando los permisos por enfermedades no profesionales, pagando doble tiempo sólo en los días reconocidos por el gobierno como obligatorios, y no cubriendo el día de descanso a los trabajadores de nuevo ingreso. La alianza —que estaba dirigida entonces por Carlos L. Díaz, secretario general; Rafael Gómez Puente, secretario del interior; como secretario del exterior, Arturo de la Fuente; secretario tesorero y subtesorero eran Jesús M. Moreno y Filiberto Campos; de secretario de actas fungía Enrique Muñoz y de educación y cultura Alejandro Lambert— planteó en una asamblea general de trabajadores, como única solución, la huelga. Desgraciadamente no todos los obreros estuvieron de acuerdo en optar por esa medida pues algunos consideraban lesionaría su economía, ya de por sí mala. La opinión de los renuentes fue auspiciada por la compañía, la que no perdía oportunidad para dividir a los trabajadores. Planteado el conflicto, la Junta Central de Conciliación y Arbitraje, el Viernes de Dolores, 27 de marzo de 1931, dio un fallo por el cual el contrato colectivo de trabajo quedaba mutilado en perjuicio de los trabajadores. Los dirigentes auténticos de éstos no quedaron conformes, con lo que la pugna y la división obrera aparecieron de nuevo y duraron largo tiempo. Llevando el caso ante la Suprema Corte, ésta declaró el contrato de trabajo inexistente, en virtud de que ya había sido proclamada la Ley Federal de Trabajo y, por tanto, los tranviarios quedaban en pleno derecho de exigir la firma de otro nuevo.

La alianza aprovechó tal opinión de nuestro supremo tribunal y planteó nuevamente a la compañía la huelga, la cual estalló el 25 de junio, prolongándose 25 días. Ante la división de los trabajadores,

procediose a un recuento de los mismos, habiendo obtenido la alianza una mayoría. Pese a esto, la huelga se perdió.⁴¹

Hacia 1934 los dos grupos en que se habían escindido los obreros, la Alianza de Obreros y Empleados de la Compañía de Tranvías de México, S. A. y la Federación de Sindicatos de Obreros y Empleados de la Compañía de Tranvías de México, S. A., a través de un esfuerzo noble y provechoso unieron y nuevamente en un solo haz recibieron el fallo de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, de fecha 3 de agosto, mediante el cual autorizaba a la empresa a hacer reducciones en su personal y en los sueldos establecidos. Los afectados lucharon en todos los campos con la compañía, habiendo finalmente logrado el 28 de enero de 1935 que ésta firmase un acuerdo en el que se estipulaban los puntos siguientes:

- I. Nulificación del laudo del 3 de agosto dado por la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje por el cual se reducía sueldo y personal;
- II. Discusión y firma del Proyecto de Contrato Colectivo de Trabajo;
- III. Pago de salario íntegro por el día de descanso semanal para todos los trabajadores; y
- IV. Que la Compañía de Tranvías de México, S. A. garantice las cantidades a que tienen derecho los trabajadores por concepto de antigüedad, de acuerdo con el Contrato Colectivo de Trabajo.

El 31 del mismo mes, la empresa excusábase con la alianza, alegando que no podía fijar fecha alguna para discutir el proyecto del nuevo contrato, sin antes estudiar detenidamente la propuesta de los obreros y de hacer detenidos cálculos financieros. Como no aceptara entrar en arreglos con los trabajadores, éstos el 16 de marzo emplazaron a la empresa con un movimiento de huelga, el cual se notificó también a las autoridades competentes, habiendo señalado el 28 de marzo para que estallara. El comité de huelga lo formaron Alejandro Vega —trabajador distinguido ya en las luchas sindicales, quien representaba a la alianza— y Rafael Ledezma representante de la federación.

⁴¹ *Ibidem*, p. 15-16.

El 28 de marzo, día fijado por la alianza, estalló la huelga. El primero de abril, la Junta Federal de Conciliación declaró la licitud de la huelga y su existencia legal. Treinta y siete días duró este movimiento, que ha sido uno de los más largos en toda la historia de las luchas obrero-patronales en el gremio tranviario.

Ocupaba para entonces la Presidencia de la República, el señor general Lázaro Cárdenas y éste fue uno de los primeros conflictos que su régimen tuvo que abordar. Como el movimiento se alargaba tanto, dado el espíritu combativo de los obreros y la unidad que habían alcanzado, así como ante la negativa de la empresa, la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje tuvo que dar un dictamen pericial, emitido por una comisión nombrada al efecto, constituida por Enrique González Aparicio y Ascensión Aguirre, y la cual debería declararse sobre la solvencia de la compañía. El dictamen se entregó el 26 de abril y el fallo arbitral se dio el 4 de mayo, habiendo favorecido a los trabajadores e imputado la huelga a la empresa, a la que se condenó a reanudar el servicio, pagar los salarios caídos durante los 37 días de huelga y a celebrar un nuevo contrato con los trabajadores, de acuerdo con lo que prescribía la Ley Federal del Trabajo. La compañía, ante esa decisión, recurrió al amparo ante el Juzgado Primero Administrativo de Distrito, que se lo negó. Dirigióse en seguida ante el Juzgado de Distrito de Toluca, Estado de México, y esta autoridad otorgósele, pidiendo la suspensión definitiva de los mandatos del laudo arbitral de la Junta.⁴²

Carlos Zapata Vela, asesor jurídico de los trabajadores, destaca en este movimiento al igual que los dirigentes obreros. A él débese el que éstos hubieran solicitado el embargo de los fondos de la empresa, con el objeto de garantizar el fallo arbitral de la Junta, lo cual se les concedió, habiéndose nombrado un interventor por parte del gobierno para que diera cumplimiento a lo fallado.

Con este movimiento, coincidente con otros de gremios de trabajadores de empresas básicas, tales como los de la Telefónica y otros más, la situación de los asalariados mejoró y se consolidó. La fuerza con que estos brotes huelguísticos estallaban, la protección justa de que gozaban por parte del Estado, la oposición de las empresas afectadas y principalmente de las que representaban fuertes intereses capitalistas e imperialistas, provocó de parte de elementos que no podían o no querían comprender la necesidad de un reacomodo de las clases laborantes,

⁴² *Ibidem*, p. 18-22. *Vid. La Prensa*, México, 22 de agosto de 1941.

una reacción de oposición que hizo crisis y se tradujo en las declaraciones imprudentes e inoportunas del general Calles, en las cuales condenaba las huelgas y la situación obrero-patronal que prevalecía. El bienestar social, el progreso general del país y la conciencia del cargo que se cumplía en bien de todo el pueblo, y no de una sola clase, determinaron que el presidente Cárdenas adoptara, frente a la reacción de los oponentes a su recia política, una actitud firme e independiente.

Como resultado de la lucha reseñada, los trabajadores obtuvieron el afianzamiento del séptimo día de salario, objetivo por el que tanto se había luchado. A más de este beneficio y del cumplimiento de las peticiones ya señaladas, logrose nuevamente la unidad de los obreros de la Compañía de Tranvías.

Reducciones y ventajas a partir de 1937

Después del contrato colectivo celebrado en 1935, dos años transcurrieron durante los cuales la compañía continuó haciendo efectiva su decisión de dismantelar por completo el servicio de tranvías que le resultaba poco productivo y consagrar toda la fuerza eléctrica en él empleado en aumentar la línea de distribución de energía eléctrica que la Compañía Mexicana de Luz y Fuerza Motriz tenía establecida en México y que resultaba ya insuficiente, por una parte, y altamente remunerativa, por otra. Los tranvías le causaban serios dolores de cabeza y no demasiadas ganancias. La reorganización del servicio le significaba muchos millones de pesos que no quería invertir a causa de la atmósfera de reivindicación obrera y de la negativa del gobierno, apoyado por los trabajadores, para no permitirle aumentar las tarifas.

Para el mes de septiembre de 1937, después de amplias discusiones tenidas por los obreros, determinaron presentar a la empresa nuevas peticiones que deberían quedar incluidas en el contrato colectivo a firmar. Entre ellas tenemos las siguientes: compensación por antigüedad, vacaciones anuales, días festivos, jubilaciones, indemnizaciones por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, pago de tiempo médico por enfermedades no profesionales, fianzas de motoristas pagadas por la empresa, salario íntegro por el tiempo que un trabajador estuviese preso a consecuencia de accidentes de tránsito, etcétera.

Esta petición coincidió con un comunicado de la compañía a la alianza, mediante el cual le hacía saber que, de acuerdo con la autorización del Departamento Central, suprimía la línea de Santiago y el “servicio rápido” que había establecido en diversas líneas en beneficio de los trabajadores que prestaban sus servicios tanto al Estado, como a los particulares en horas discontinuas. Los trabajadores opusieron a estas dos medidas que lesionaban tanto los intereses de la colectividad como los suyos. El “servicio rápido” tuvo que desaparecer después de minucioso estudio, mas la línea de Santiago, cuya desaparición significaba aceptar la política de supresión paulatina de vías por parte de la empresa, no fue aceptada. Los trabajadores por su cuenta tomaron el cuidado de cubrir el servicio de la línea de Santiago evitando, mediante la obtención de un amparo, que la vía fuese levantada.

Los trabajadores temían muy justificada, aunque tardíamente, que se aceptase la petición de los empresarios para levantar las vías de Santiago, se continuara la reducción de la línea general y de ahí la disminución de operarios empleados. El levantamiento de esa vía no era aislado, poco a poco con un pretexto u otro se habían ido levantando las vías de Ángela Peralta, Calle de Dolores, Avenida Juárez, Palacio Legislativo, Lafragua, Las Artes, Avenida Insurgentes, Liverpool, Roma, San Ángel Inn y Tlanepantla. Al levantarse muchas de estas vías, se prometió serían colocadas en otros sitios, promesa incumplida. A más de eso se había pedido permiso para levantar la línea de Ixtapalapa. También había dispuesto la compañía que todo vagón que requiriera una reparación general fuera desmantelado sin reponérselo y lo propio sucedía con la maquinaria de los talleres.

Debe aclararse que el levantamiento de algunos tramos no obedeció siempre al deseo de la empresa de reducir la extensión general de la línea, sino que algunas veces fue ordenada por las autoridades del Distrito Federal por razones de transformación y embellecimiento de las avenidas. Tales eran los antecedentes que los trabajadores tuvieron en mente para no permitir el levantamiento de la vía de la línea Santiago, y para evitar en lo futuro, en la medida de lo posible, la desaparición de otros tramos de vía.

Un descuido de parte de los obreros y de varios de sus representantes sindicales motivó que el nuevo contrato colectivo de trabajo, que debería haber entrado en vigor el 2 de noviembre de 1937, en vez de beneficiarlos les fuera lesivo. El comité central de la alianza, a quien se otorgaron plenos poderes para que obtuviera las mayores ventajas con

la firma del nuevo contrato, fue manejado hábil e interesadamente por Emilio Moreno, secretario del exterior y secretario general del Sindicato de Tráfico, quien se avino con la empresa a firmar un contrato que no incluía las prestaciones solicitadas por sus compañeros. El 21 de octubre fue firmado este contrato, el que una vez conocido por los restantes representantes sindicales fue por ellos desautorizado. Éstos recurrieron ante la justicia por la vía del amparo y ante la junta a fin de solicitar la nulidad de ese contrato al cual consideraron lesivo. Las peticiones obreras no alcanzaron esta vez completa justicia.

Para comienzos de 1939, dos acontecimientos provocaron la inquietud de los tranviarios y originaron un paro y mitin de protesta. Esos hechos eran: 1o. El proyecto del jefe del Departamento de Tránsito del Distrito Federal, coronel Francisco Cortés Figueroa, consistente en suprimir el servicio de tranvías en el primer cuadro de la ciudad, por considerar según los peritos consultados —“técnicos en materia de tránsito, inteligentes y conocedores”— que éstos eran estorbosos, anticuados y antiestéticos; 2o. Las declaraciones de la compañía en las que afirmaba no estar dispuesta a invertir un solo peso en el sistema tranviario.⁴³

Coincidieron esos acontecimientos con el fin del anterior contrato de trabajo y la elaboración de uno nuevo. Para formular éste se nombró una comisión integrada por los trabajadores José María Solís, Salustio Carballeda, Alberto Mondragón y Antonio L. Espino. De mayo a julio trabajaron diversas comisiones en puntualizar las nuevas prestaciones que en sustancia fueron: a) aumento de salarios; b) pago de jubilaciones; c) servicio eficiente del servicio médico; d) detención de la demanda de carácter económico interpuesta por la empresa, con el fin de nulificar el mejoramiento de los trabajadores.

El proyecto de contrato fue presentado a la empresa el 19 de agosto, habiendo declarado que no estaba en situación ni siquiera de sostener las prestaciones económicas del contrato de 1937, mucho menos otras mayores. Dada su negativa, el mes de octubre, después de romperse las pláticas, se notificó la huelga la cual estalló el día 31, habiendo sido declarada existente y legal. Salvador Ochoa Rentería, diputado por Michoacán, como muestra de solidaridad con los trabajadores propuso al bloque del ala izquierda de la Cámara de Diputados la expropiación de los bienes de la compañía.

⁴³ *Ibidem*, p. 23-24.

La huelga terminó el 14 de noviembre, mediante la intervención del presidente Cárdenas. La empresa pagó a los trabajadores los salarios caídos, gastos de huelga y se obligó con ellos a aceptar el arbitraje privado del señor licenciado Antonio Villalobos, jefe del Departamento de Trabajo. Para fundamentar el arbitraje se creó una comisión mixta investigadora, integrada por cuatro peritos de cada una de las partes y cuatro del árbitro, con el fin de que estudiara la situación técnica, contable y financiera de la Compañía de Tranvías de México, S. A., para buscar las formas de reorganización y las medidas adecuadas, a efecto de satisfacer en la mayor medida posible las demandas de los trabajadores. La comisión mixta investigadora se compuso con las siguientes personas: por el árbitro arbitrador el licenciado Mario Sousa, director de la Escuela Nacional de Economía; licenciado E. Martínez Adame, jefe del Departamento de Crédito del Banco de Crédito Ejidal; licenciado E. Salazar Arce, del Departamento de Tránsito de los Ferrocarriles Nacionales; y el contador Quintín Botas, de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Por la alianza: ingeniero Fernando Portilla, del Departamento de Ingenieros Civiles de la Compañía de Tranvías; ingeniero A. Méndez Armendáriz, del Departamento Central y hermano del secretario general del Consejo de Administración de la Compañía Mexicana de Luz y Fuerza Motriz, S. A.; ingeniero Florencio Palomo Valencia, ex senador por Yucatán y quien por causas de trabajo fue sustituido posteriormente por el licenciado Mario Pavón Flores, asesor jurídico de la alianza; y el contador Alfonso Sotomayor, de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Por la empresa: licenciado Carlos Duclaud, jefe de su Departamento Legal; Gabino García, jefe de su Departamento de Tránsito; el señor Rowley, tesorero general de la empresa, el señor Mac Neil, jefe del Departamento de Talleres.⁴⁴

Habiendo desistido el señor licenciado Villalobos como árbitro, fue designado para sustituirlo el señor licenciado Julio Serrano Castro, auxiliado por el señor licenciado Paulino Preciado. Después de tres meses de trabajo, la comisión emitió su dictamen general en el que quedaron resumidos los de las subcomisiones técnicas, administrativas, contable y financiera.

La subsección administrativa recomendó: una reorganización administrativa de la compañía, con el fin de evitar la dispersión y dupli-

⁴⁴ *La situación económica de la Cía. de Tranvías de México, S. A. Dictamen Pericial de la Comisión Mixta Investigadora*, México, D. F., 1940, p. 4-7.

cidad de funciones; la necesidad de emplear a técnicos mexicanos en condiciones iguales que los extranjeros, prefiriendo a aquéllos; uniformar los horarios de todos los trabajadores. Ocupóse igualmente esta subcomisión del reglamento interior de trabajo y reglamentos técnicos; de los contratos celebrados entre la Compañía de Tranvías y la de Luz y Fuerza en 1905, 1925 y 1934 para consumo de energía eléctrica. En este renglón, la subcomisión mostró que la Compañía de Tranvías pagaba a la de Luz tarifas más altas que las cubiertas por otras empresas, a pesar de que aquélla era la principal consumidora de energía eléctrica, y que desde el año de 1920 los tranvías habían aumentado su consumo en kilowatts/hora de la cantidad de 45 953 081, cuyo importe era de \$713 574.54, hasta la cifra de 79 267 439 kilowatts/hora, en el año de 1939, los cuales habían costado \$1 623 888.05. La subcomisión recomendaba ante esa situación: 1) Que se aplique a la Compañía de Tranvías una tarifa semejante a la que venía pagando hasta 1924, o sea de \$0.016 por kilowatt/hora, lo que permitiría una gran economía por lo que se refería al renglón de gastos de consumo de energía eléctrica; 2) Que se gestione ante las autoridades competentes se haga un estudio minucioso y detenido con el propósito de determinar si la tarifa señalada en la recomendación anterior podría ser reducida, debiendo tenerse en cuenta los siguientes hechos importantes: a) que la Compañía de Tranvías es, si no el mayor, uno de los principales consumidores de energía eléctrica; b) que otras empresas privadas disfrutaban de tarifas muy reducidas, no obstante que su consumo de energía es mucho menor que el de la Compañía de Tranvías; c) que la Empresa de Tranvías presta un servicio de carácter público y que por eso debe estar sujeta a tarifas aplicables a servicios que tengan esa naturaleza.⁴⁵

La subcomisión técnica ocupóse de los accidentes, del equipo de la empresa, cuya falta de uniformidad originaba, a más de erogaciones extraordinarias, graves molestias y trastornos para el buen desempeño del servicio que le estaba confiado; de los ingresos y egresos de operación de la compañía, los que eran muy variados pues a partir de 1921 se presenta un descenso en los ingresos que se detiene en 1925, aumenta en 1926 y se mantiene así hasta 1928. En 1929 comienza un nuevo descenso hasta el año de 1933, fecha en la cual se inicia una recuperación. En el campo de los egresos, la subcomisión advirtió un aumento en el concepto de prestaciones a los funcionarios de la empresa,

⁴⁵ *Ibidem*, p. 9-15.

disminución en los gastos de mantenimiento de vías y equipo, los cuales no aumentaron sino a partir de 1935-1936, en que tanto las autoridades como la alianza presionaron a la empresa para que pusiera más atención en ese sentido. Los salarios a partir de 1928 descendieron en comparación con los aumentos concedidos a los altos funcionarios. Estudió igualmente la ya mencionada subcomisión diversos proyectos formulados por la empresa para mejorar su administración y sus ingresos; los problemas de tráfico a que tenía que enfrentarse el servicio, dado lo irregular y atrasado del sistema, el aumento de densidad demográfica y la política de la empresa para no mejorar el sistema; las tarifas; la competencia creada con los autotransportes.

La subcomisión de contabilidad realizó un estudio detenido de la situación económica de la empresa a partir de las últimas décadas del siglo pasado y en las primeras de éste, en las cuales se fusionaron las empresas, después de haber vencido serios obstáculos por la falta de elementos para su dictamen, ya que los libros contables se encontraban en su mayoría fuera del país, en las oficinas de Toronto. Las conclusiones de la primera parte de su trabajo son las siguientes:

1. La Cía. de Tranvías de México registra parte de sus operaciones en México y parte en Toronto, Canadá.
2. Con respecto a la información contable de Toronto, la empresa se negó a proporcionar la comprobación requerida para determinar su situación.
3. Por la razón anterior la mayor parte de las operaciones financieras de 1907 en adelante quedaron fuera del conocimiento de esta subcomisión.
4. En el período de 1896 a 1909 las utilidades en especulaciones financieras son de \$25 894 495.50 y las utilidades en la explotación del sistema importan \$12 963 458.00 según libros.
5. Las utilidades en especulaciones financieras fueron provocadas por dos causas:
 - a) Un reparto de dividendos superior a las utilidades obtenidas y
 - b) Aportaciones y ventas de títulos entre personas y empresas que en la mayor parte de las veces constituían la misma organización o representaban los mismos intereses.
6. Las utilidades de 1896 a 1920 se inflaron en contabilidad mediante el procedimiento de no calcular la amortización y depreciación.
7. Este aumento de utilidades acrecentó la demanda de títulos haciendo subir su valor, favoreciendo su especulación.
8. En los contratos de arrendamiento relativos al traspaso de la explotación del sistema (1896-1900 y 1907) las dos partes contratantes constituyen una misma unidad económica, por lo que las condiciones

pactadas no se sujetan a condiciones económicas de oferta y demanda, sino a una decisión previa de una misma entidad.

9. Cada nuevo contrato celebrado en las condiciones antes dichas creó una carga financiera más para el Sistema de Tranvías.
10. Las utilidades financieras tuvieron como consecuencia aumentar el activo y como en su oportunidad no fueron amortizadas estas partidas, esto ha contribuido a gravar en forma indebida los resultados de los últimos años y ha restado a la empresa recursos económicos que hoy le son necesarios.⁴⁶

En el aspecto financiero general y tomando en vista los balances presentados por la compañía, principalmente el último de 1938 que reproducimos, la subcomisión estimó:

1. El Balance de diciembre de 1938 no se obtuvo de los libros de Contabilidad en México, aunque la mayor parte de sus partidas están registradas en ellos.
2. El año de 1934 hubo una variación de importancia reduciéndose el activo de la empresa de \$62 778 430.40 que tenía en 1933, a \$36 377 079.81 que aparece en 1934. En los libros de México no existe ninguna información sobre estas operaciones
3. La importancia económica de la Cía. de Tranvías de México es menor en 1938 que cuando inició sus operaciones en 1907.
4. El Balance Consolidado formulado por la Oficina de Toronto, tiene tres errores fundamentales y puede afirmarse que no representa la situación de la Cía. de Tranvías de México y sus subsidiarias.
5. La contabilidad en el caso concreto de la Depreciación y Amortización es errónea.
6. Dentro de un sistema de registro adecuado esta empresa debió tener casi todo su activo fijo totalmente redimido.
7. Se ha exagerado la pérdida acumulada en Diciembre de 1938 en virtud de hacer un cálculo erróneo en la Depreciación.
8. Se han repartido \$17 483 183.32 de Capital en la forma de dividendos obligando al Sistema a restringir su desarrollo económico.⁴⁷

Después de hacer diversos considerandos sobre cada uno de los aspectos estudiados por las diversas subcomisiones y principalmente la financiera, el dictamen en su parte final y antes de las conclusiones definitivas asentaba:

⁴⁶ *Ibidem*, p. 44-45.

⁴⁷ *Ibidem*, p. 50.

La Sub-Comisión Financiera estima que la actual administración debería estar integrada por personas que, contando con la confianza de los accionistas y de la “SOFINA”, tuvieran la capacidad necesaria para dirigir eficientemente la Empresa y para seguir la política de buen entendimiento con la Alianza. Esta administración debería seguir una amplia política de nuevas inversiones, estimular a los trabajadores mediante una actitud comprensiva de sus necesidades y respetar la independencia de su organización sindical. En caso de que una medida de esta naturaleza no pueda ser adoptada desde luego, cree que debe recomendarse a la actual administración un cambio radical en sus procedimientos técnicos y administrativos y en su política para con los trabajadores.

En el concepto de la Sub-Comisión Financiera, la forma de resolver los problemas que se derivan de la aplicación del proyecto de contrato colectivo de trabajo, consiste en aplicar lealmente, todas y cada una de las recomendaciones formuladas por la misma y por las Sub-Comisiones Técnica, Administrativa y Contable. Como a pesar del compromiso adquirido por la Compañía en el sentido de que cumplirá las disposiciones arbitrales sobre su mejor funcionamiento técnico, administrativo y contable, hay la experiencia de promesas semejantes que no han sido cumplidas, esta Sub-Comisión considera indispensable que la Alianza sea facultada para vigilar la marcha de la negociación tal como ha sido recomendada por la Sub-Comisión Administrativa.

Esta vigilancia no significa en manera alguna la intervención de la Alianza en las funciones directivas del negocio, sino únicamente el derecho de conocer sus diversas operaciones con lo cual no se le coarta a la Administración ninguna de sus facultades. La Sub-Comisión Financiera, al igual que las otras Sub-Comisiones, ha tratado de resolver los problemas financieros de la Compañía derivados de su mala administración y de su política contraria a las inversiones; sin embargo sería verdaderamente imposible que la Comisión Mixta Investigadora pudiera dar a la Empresa la solución definitiva de sus problemas, si la misma no se decide a cambiar de métodos y de política. Si la Compañía aplica las recomendaciones propuestas por la Comisión Mixta, podrá dejar de sufrir las pérdidas que afirma tener, podrá obtener algunas utilidades y, en consecuencia, estará en una situación favorable para obtener nuevo capital o para que le sea autorizada la venta de una parte de las acciones o bonos hipotecarios de la Compañía Mexicana de Luz y Fuerza Motriz, S. A. En efecto, en la parte final del estudio de la Sub-Comisión Contable, se afirma que la Compañía puede obtener economías por valor de \$4319000.00 en números redondos. Ahora bien, como en las recomendaciones finales de esta Sub-comisión se propone que se conceda a los trabajadores el cincuenta por ciento de dicha cantidad, la Compañía de Tranvías de México, S. A. dejará de perder los dos millones de pesos a que tantas veces he hecho referencia. Si tomamos en consideración que la Empresa dice

gastar anualmente en efectivo, la suma de \$200 000.00, los cuales dejará de erogar, y si a esta cantidad sumamos \$150 000.00 que exceden de los \$2 000 000.00, tendremos que la Compañía de Tranvías de México, S. A. tendrá una utilidad anual de \$350 000.00. Esta cantidad aumentará seguramente porque el cálculo sobre el mayor volumen de ingresos en el año de 1940, ha sido muy conservador y podrá aumentar más aún si como ya se dijo, la Compañía se decide a realizar nuevas inversiones.⁴⁸

Por todo lo expuesto, y de acuerdo con su leal saber y entender, los peritos que suscriben, proponen al C. Árbitro Arbitrador las siguientes conclusiones que deberán servir para la resolución definitiva del conflicto.⁴⁹

Conclusiones y recomendaciones finales

Primero. De acuerdo con la demanda presentada por la Compañía con fecha 6 de septiembre del año próximo pasado, y con lo que se estipuló en el convenio de 14 de noviembre del mismo año que dió fin al movimiento de huelga, la Compañía de Tranvías de México, S. A., aceptó mantener íntegramente todas las prestaciones establecidas en el contrato colectivo de trabajo firmado el día 21 de octubre del año de 1937, lo cual significa que estuvo conforme en que su situación financiera y sus erogaciones continuaran siendo las mismas. Sin embargo, la Comisión Mixta Investigadora propone medidas que permitirán a la Empresa no solamente satisfacer las demandas de sus trabajadores, sino obtener utilidades por valor de \$350 000.00 anuales, para que pueda dedicar esta cantidad al mejoramiento de su sistema de operación.

Segundo. Del estudio practicado por la Sub-Comisión Contable, en el cual se resumieron las recomendaciones de los informes del resto de las Sub-Comisiones, se desprende que la Empresa puede economizar en sus gastos la cantidad de \$4 319 000.00 (cuatro millones trescientos diecinueve mil pesos). De esta suma, son economías en efectivo y nuevos ingresos, en efectivo también, \$1 357 000.00. A esta cantidad hay que sumarle la de \$790 000.00 que importa la reducción en los gastos por concepto de energía eléctrica, reducción completamente segura, tanto por lo que manifestó el C. Jefe del Departamento de Trabajo, como el señor Presidente de la República, así como por el hecho de que esta reducción puede ser realizada por el señor G. R. G. Conway, Presidente de la Cía. de Tranvías de México, S. A.

Tercero. Las peticiones de los trabajadores, de acuerdo con la valorización hecha por los mismos, importan la cantidad de \$3549 102.84.

Esta cantidad resultaría aumentada muy considerablemente, si hubiera sido posible valorar las cláusulas 19-A, 20, 24, 26, 41, 43, 47, 53, 54, 88, 93,

⁴⁸ *Ibidem*, p. 95-98.

⁴⁹ *Presentación en síntesis...*, p. 25-26.

106, 108, 237, 240, 248, 252, 253 y parte de la 259, cosa que no se realizó por virtud de las bases técnicas adecuadas. Esta Comisión aplicando un criterio de máxima imparcialidad, considera que en las actuales condiciones, debe concederse a los trabajadores una parte de las prestaciones exigidas, cuya valuación importa la cantidad de \$2 159 500.00, la cual deberá ser repartida en las cláusulas más importantes del proyecto de contrato colectivo de trabajo correspondiente.

Cuarto. Después de analizar concienzudamente las peticiones de los trabajadores, por las consideraciones que no escapan al ilustrado criterio del C. Arbitro Arbitrador, la Comisión Mixta Investigadora considera que la cantidad de \$2 159 500.00 debe aplicarse a las siguientes cláusulas:

Cláusula 1.	Aumento diario de \$ 1.00 por trabajador y \$ 1.04 por cada trabajador Motorista y Conductor	\$1 405 887.93
Cláusulas 51 y 52.	Jubilación a solicitud de los trabajadores que tengan 25 años o más de servicios, tomando como base el salario total más alto que hayan percibido	505 081.88
Capítulo VIII.	Importe del servicio médico para los trabajadores y familiares. En la actualidad la Compañía gasta ya \$ 35 000.00	111 520.00
Cláusulas 27 y 71.	Pago de tiempo triple cuando se labore en los días de descanso obligatorio, incluyendo pago y tiempo doble cuando se trabaje el día 1o. de enero	42 000.00
Cláusula 37.	Aumento en la compensación por antigüedad importa anualmente según datos de la Compañía	36 000.00
Cláusula 69.	Pago de salarios a los miembros de los Comités, a los comisionados sindicales, según cálculo de la Compañía	21 000.00
Cláusula 97-A.	Pago de tiempo extra a los Motoristas y Conductores durante la “Media hora de tolerancia”	30 000.00
Cláusula 235.	Pago de 20 minutos de tiempo a los Conductores para recabar sus cuentas	7 280.00
	TOTAL	\$ 2 159 669.81

Quinto. Para obtener inmediatamente la disminución en las tarifas de energía eléctrica, el señor G. R. G. Conway, Presidente de las Compañías Mexicana de Luz y Fuerza Motriz y de Tranvías de México, S. A., debe concertar el contrato correspondiente entre ambas Empresas, de acuerdo con las recomendaciones de las Sub-Comisiones Contable y Adminis-

trativa y gestionar su aprobación por las Secretarías correspondientes. En todo caso, esta Comisión estima que deben cubrirse a los trabajadores las nuevas prestaciones establecidas aun cuando de momento no se logre la reducción, y que la Compañía deberá continuar reportando una parte de las pérdidas que dice tener.

Sexto. En virtud de que el convenio de 14 de noviembre del año próximo pasado, estipula que todas las prestaciones económicas se aplicarán retroactivamente, a partir del día 21 de octubre del mismo año; cuyo cumplimiento importa en números redondos, la cantidad de \$ 900 000.00, esta Comisión considera prudente que el C. Arbitro Arbitrador conceda a la Empresa un plazo de seis meses a partir de la fecha, para cubrir a sus trabajadores esa cantidad, en la inteligencia que podrá hacerlo en exhibiciones mensuales. Séptimo. Todo el estudio practicado y las recomendaciones que se han formulado, se encontrarán en grave peligro de no ser eficaces si, como en ocasiones anteriores, se dejara al arbitrio de la Empresa, el cumplimiento de las mismas. Por esta razón, la Sub-Comisión considera absolutamente indispensable que se establezca la vigilancia de la Alianza sobre todos los manejos de la Compañía, en los términos propuestos por la Sub-Comisión Administrativa, a cuyo efecto recomienda al C. Arbitro Arbitrador formular el reglamento correspondiente, en el cual se especifiquen con todo detalle, las funciones de vigilancia, la forma de realizarlas, etc., etc.

México, D. F., a 28 de febrero de 1940.

Los peritos de las Sub-Comisiones Administrativa, Técnica, Contable y Financiera. —Ing. Fernando Portilla, Alfonso Sotomayor, C. P. T.; Ing. Alejandro Méndez Armendáriz; Lic. Mario Pavón Flores; Lic. Mario Souza; Lic. Emigdio Martínez Adame; Ing. Miguel Salazar Arce; Quintín Botas, C. P. T.; Lic. Carlos Duclaud; Gabino García; S. Rowley; K. S. Mcneil.

Nota: Los peritos de la empresa, todos empleados de confianza de la misma, se reservaron el derecho de emitir un voto particular.

El dictamen de la comisión mixta investigadora, sometido al estudio y consideración del árbitro, dio origen al fallo que éste pronunciará el 22 de agosto de 1940, condenando a la empresa a firmar el nuevo contrato colectivo, concediéndole cinco días para ello, a lo que no se avino la compañía, y sin ratificar el laudo recurrió al amparo, mismo que le fue concedido. La alianza ante esa actitud resolvió utilizar como medida la protesta diversos paros, los que efectuó a partir del 28 de noviembre, sin resultado alguno, lo que obligó a tener que recurrir a la huelga que se emplazó para el 23 de diciembre y posteriormente el 11 de enero de 1941. Los puntos esenciales del pliego de peticiones presentado eran los siguientes: 1o. Cumplimiento del contrato colectivo de trabajo depositado el 23 de diciembre de 1940 en la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, firmado por el presidente de ese tribunal,

licenciado Manuel R. Palacios, ante la rebeldía de la empresa para someterse al laudo arbitral dictado en el mes de agosto; 2o. Reparación de las violaciones cometidas por la Compañía de Tranvías de México, S. A., en perjuicio del citado contrato de trabajo durante la semana del 23 al 30 de ese mes de diciembre; y 3o. Aplicación retroactiva del contrato colectivo del 23 de diciembre de 1940 al 21 de octubre de 1938, y consecuencias legales de la misma retroactividad.

La huelga estalló el 11 de enero de 1941 y fue declarada existente el día 16. El 21 de ese mismo mes, y dada la firmeza de los trabajadores, la compañía accedió a un arreglo por el cual se levantó la huelga. Dicho arreglo comprendía las bases que siguen:

Primero: La empresa cede \$1 240 000.00 para aumento de salarios por persona y a ellos se agrega el pago de los obreros en una proporción de ochenta centavos diarios por persona y a ello se agrega pago de los servicios médicos.

Segundo: Un millón de pesos destinado al pago de sueldos devengados, suma calificada como retroactiva, aplicada al contrato de octubre de 1939 y entrará a formar parte del fondo de antigüedad.

Tercero: Pago íntegro de salarios por los días que duró la huelga; la empresa se compromete a cubrir \$60 000.00 en esta semana y el resto en diez mensualidades.

Cuarto: Desde hoy comenzará a regir el contrato colectivo de 1940 y será firmado por la Junta Federal de Conciliación esta misma noche. El servicio será reanudado por la tarde, sin saberse aquí la hora, porque hay que revisar las vías, los conductos de alta tensión y los trenes de transporte.

Quinto: Los trabajadores hacen constar que siempre se han opuesto al aumento de los abonos semanales, y cualquier acuerdo adoptado por las autoridades no será de la responsabilidad de ellos.

Esta aclaración fue necesaria por motivo a que se le concedió a la empresa que aumentara la cantidad de \$0.25 el precio de los abonos semanales para poder cubrir, según ella, los aumentos concedidos. El convenio fue firmado a las tres de la mañana del día 21 de enero y se elevó a la categoría de laudo por el grupo número siete de la Junta General de Conciliación y Arbitraje. En síntesis se obtuvo:

Primero: Aumento de salarios de ochenta y dos y ochenta y cinco centavos diarios por cada trabajador, en los términos de la cláusula primera del contrato:

Segundo: Pago de tiempo extraordinario correspondiente a la media hora llamada de tolerancia, en los términos de la cláusula 63 y demás relativas.

Tercero: Aumento en la compensación por antigüedad, en la forma y términos establecidos en la cláusula 37 condicional establecido por el C. Árbitro en su laudo:

Cuarto: Ochenta mil pesos anuales que deberían ser entregados a la Alianza para el servicio médico.⁵⁰

La distribución del dinero correspondiente al aumento de salarios, que la empresa dejó que la alianza hiciera, suscitó algunas pequeñas dificultades, las cuales fueron afortunadamente vencidas, debido al buen sentido de los trabajadores, con lo cual no se perturbó en forma alguna su unidad tan penosamente lograda.

Para que pudiera hacer frente a las peticiones obreras, el Estado intervino ante la Compañía de Tranvías en la siguiente forma:

10. Mediante oficio número 00204 del 10 de enero de 1941, girado por la Secretaría de Economía Nacional a la Compañía Mexicana de Luz y Fuerza Motriz, S. A., se le ordenó a ésta redujera la tarifa de energía eléctrica proporcionada a la Compañía de Tranvías, reducción que significó anualmente la cantidad de 400 000 pesos.
20. El Gobierno del Distrito Federal dispuso el 18 de enero de ese año, que la empresa redujera las erogaciones por concepto de mantenimiento de sus propiedades en cerca de 450 000 pesos anuales.
30. En la misma fecha, el Gobierno del Distrito Federal autorizó a la empresa a aumentar en \$.025 el precio de los abonos semanales.

Posteriormente, en septiembre de ese mismo año, la compañía sometióse a una auditoría ordenada por el Departamento del Distrito Federal, la cual fue realizada por los contadores públicos Alfonso P. Vélez y José Oseguera Herrera.⁵¹

Las luchas de los años 1942 y 1943

En los últimos meses de 1942, los trabajadores de la Compañía de Tranvías —por medio de sus representantes sindicales que integraban la alianza: Julián Vera, secretario general; Manuel Bezares, secretario del interior; Francisco Gallegos, secretario del exterior; Luis Lago, secretario

⁵⁰ *Ibidem*, p. 26-27.

⁵¹ *Ibidem*, p. 29-30.

de hacienda; Daniel Gómez, secretario de actas y empleos; y Juan Aceves, secretario de propaganda y educación— organizaron su asamblea general permanente, la que debería abocarse al estudio del nuevo contrato colectivo de trabajo, mismo que debería sustituir al firmado el año de 1941 y el cual vencía el 20 de enero de 1943. El 21 de noviembre de 1942, los dirigentes obreros entregaron a la empresa su proyecto de contrato y ella manifestó que por su parte remitiría el suyo para que ambos fueran puestos a discusión.

Como la parte patronal pese a sus ofrecimientos no enviaba el suyo y el tiempo corría, los obreros pidieron a la Secretaría del Trabajo y a la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje citara a la compañía a comparecer ante los tribunales laborales, con el propósito de que se pudiera entablar la discusión. Ésta no pudo efectuarse puesto que la empresa continuó sin presentarse, lo que determinó a los obreros a pensar en la utilización de la huelga como medio de conminar a aquélla. La Secretaría del Trabajo en actitud conciliadora dispuso, por medio de un convenio elevado a la categoría de laudo, que la validez del contrato se extendiera hasta el día 5 de febrero, obligando a la empresa a aplicar retroactividad a las prestaciones económicas que se consiguieran con la firma del nuevo contrato.

Más aún, el gobierno deseoso de que no se alteraran las relaciones obrero-patronales, creó la Comisión Técnica de Costeabilidad integrada por los ingenieros Manuel Moreno Torres, Juan Bringas de la Torre, Fernando Ríos Venegas y el licenciado Alfonso Corona del Rosal, la cual, después de diversos estudios, emitió el 11 de enero de 1943 un dictamen, cuyos puntos concretos fueron:

- 1o. Es costeable, mediante una buena administración, el actual sistema de transportes que explota la Compañía de Tranvías de México, S. A.;
- 2o. Mediante la inversión de once millones de pesos, que la propia compañía ha revelado desea realizar para mejorar radicalmente sus servicios, se obtienen cuatro millones de utilidades líquidas al año y aún puede reducirse el valor del pasaje.

La intervención conciliatoria de parte de las autoridades aplazó la huelga durante varias semanas; así transcurrió el mes de febrero y el de marzo en diversas pláticas, mas el estallido de la huelga quedaba en pie, y fue finalmente fijado para el 13 de abril al medio día. Las peticiones de los obreros fueron:

- 1a. La aceptación en los términos del contrato de trabajo, que fue presentado por la alianza con fecha 21 de noviembre y que deberá regir las relaciones entre la empresa y sus trabajadores a partir del 21 de enero de 1943, hasta el día 20 de enero de 1945.
- 2a. La aplicación retroactiva de las prestaciones económicas en el proyecto de contrato de trabajo, a partir del día 21 de enero de 1943, especialmente de los aumentos de salarios, pago de nueva cuota para el servicio médico y creación de puestos que se consignan en los tabuladores.
- 3a. Pago de los gastos que la alianza viene haciendo con motivo de la contratación y, en particular, debido al retardo en la presentación del contraproyecto de la compañía.
- 4a. La obligación de invertir la cantidad de \$4 000 000.00 durante la vigencia del nuevo contrato, para cubrir el mantenimiento diferido de las vías y del equipo del sistema de tranvías.
- 5a. La obligación de invertir las cantidades que normalmente ha venido erogando en el mantenimiento ordinario de las vías y del equipo rodante, durante el tiempo que dure la guerra.
- 6a. La obligación de que la empresa amplíe sus vías, en una extensión de 20 kilómetros como mínimo, para llevarlas a las colonias densamente pobladas de la capital.
- 7a. La obligación de construir, durante la vigencia del contrato, 50 carros en los propios talleres de la empresa. Para hacer posible el cumplimiento de esta petición y de la anterior, la alianza se compromete a luchar para que la compañía obtenga las prioridades necesarias para conseguir los materiales.
- 8a. El otorgamiento de las garantías indispensables, a juicio de la alianza, de que la compañía cumplirá con todas las obligaciones antes formuladas, y el consentimiento para la creación de una comisión tripartita, en la que estén representados el gobierno, la compañía y los trabajadores, para vigilar la realización del programa de mantenimiento y de inversiones.
- 9a. Pago de los salarios caídos, gastos de pre huelga y de huelga.

Sin haber llegado a ningún acuerdo, la huelga estalló el día fijado, mas sólo duró 90 minutos, pues ambas partes convinieron en aceptar los siguientes puntos como forma de conciliar sus intereses:

10. Aumento de salarios en un 13% global para los trabajadores de planta afiliados a la alianza. Este aumento asciende a 1 020 000 pesos anuales y se aplicará con retroactividad desde el 21 de enero de este año.⁵² Por concepto de diferencias, la empresa pagará desde esa fecha hasta el día de ayer, 12 de abril, más o menos doscientos mil pesos que cubrirá en un plazo no mayor de quince días.
20. La garantía del gobierno, transmitida por conducto del Departamento del Distrito Federal y de la Secretaría del Trabajo, de que el conflicto de fondo —mantenimiento del servicio mediante refacción económica necesaria para mejorar el servicio en equipo, vías, etc.— se resolverá en un período de tiempo no mayor de tres meses.
30. La empresa no podrá aumentar las tarifas del pasaje.

Con el fin de que la empresa pudiera hacer frente a las peticiones de los obreros y tomando en consideración el parecer contable ordenado por la Secretaría del Trabajo a los señores Mancera hermanos, el cual habían rendido el 31 de marzo de ese año, la propia Secretaría del Trabajo y el Departamento del Distrito Federal comunicaron al señor Jean Bernier, consejero de la empresa, que el estado otorgaba a la Compañía de Tranvías subsidios por un monto equivalente al de los impuestos federales y locales.⁵³ La empresa hubiera deseado, en lugar de

⁵² Al hacer la distribución, en vista de que al personal en su mayoría se le compensaba su trabajo por horas, apareció una diferencia de \$72 000.00 anuales. En esa virtud, la empresa se comprometió a entregar a la alianza esa diferencia en partidas de \$6 000.00 anuales. Dicha cantidad la recibió la alianza hasta el momento en que la compañía fue intervenida en el año de 1945 en que la renunció como cooperación al mejoramiento económico del sistema.

⁵³ El acuerdo mediante el cual se otorgó a la compañía el subsidio mencionado señaló los puntos principales en que radicaban los problemas. Una vez dictado, la compañía prometió aumentar anualmente \$3 500 000.00 para la reparación de vías y equipo bajo la vigilancia del Departamento del Distrito Federal. Los \$65 000.00, que la Secretaría de Hacienda y el Departamento entregaba a la compañía para aumento de salarios, serían empleados en el mejoramiento del sistema por estar ya la empresa capacitada para sufragar por sí ese aumento. El acuerdo en cuestión dice:

CONSIDERANDO. Que el 13 de abril próximo pasado, la Federación y el Departamento del Distrito Federal convinieron en facilitar a la Compañía de Tranvías de México, S. A., las cantidades que hubieren pagado, tanto a la Secretaría de Hacienda como a la Tesorería del Departamento del Distrito Federal, por concepto de impuestos y derechos correspondientes a los meses transcurridos de enero a abril próximo pasado; que asimismo se convino en que la mencionada Compañía siguiera disponiendo durante el presente año de las cantidades que en adelante tuviere que pagar por los mismos conceptos hasta que el Gobierno determinara si aquella estaba en posibilidad de cumplir con sus compromisos derivados del

Contrato Colectivo celebrado con sus trabajadores; que para la legalización de ese convenio el suscrito expidió el acuerdo número 736 de 29 del mismo abril autorizando al Departamento para que en los términos del mismo procediera a facilitar a la Compañía la cantidad de \$111 102.42, importe de los impuestos y derechos pagados a la Tesorería del Distrito Federal, desde el 1/o. de enero hasta el 15 de abril del año en curso, por concepto de predial, operaciones mercantiles, cooperación, agua y otros diversos, autorizando igualmente al Departamento para entregar, en calidad de subsidio a la Compañía de Tranvías, las cantidades que está obligada a pagar, a partir del 16 de abril por los expresados impuestos y derechos, hasta en tanto se resolviera acerca de la capacidad económica de la Empresa, para satisfacer las reclamaciones formuladas por sus trabajadores y que asimismo se facultó a la Secretaría de Hacienda para que también entregara a la Compañía el importe de los impuestos que a ella está obligada a cubrir la Empresa de referencia;

CONSIDERANDO. Que de conformidad con lo establecido por el artículo 4o., inciso A de la Ley que fija las bases generales a que deberán sujetarse el tránsito y los transportes en el Distrito Federal, está facultado el Departamento para proveer a la necesaria conservación de las vías locales de comunicación dentro de su territorio, y de acuerdo con lo que establece el artículo 16, fracción octava del Reglamento de dicha Ley, es obligación de las concesionarias de la explotación del servicio de transportes conservar las instalaciones y el equipo en condiciones de dar un servicio eficiente;

CONSIDERANDO que es indudable que el sistema de tranvías en el Distrito Federal ha venido desmereciendo constantemente, al punto de que se corre el peligro de que por el estado de ellos llegue el momento en que no pueda prestarse el servicio que tiene encomendado con grave perjuicio de los intereses del público, cosa que el Gobierno debe evitar por todos los medios de que disponga;

CONSIDERANDO que la Compañía de Tranvías de México, S. A., ha venido sosteniendo que no puede conservar ni mejorar su equipo por carecer de los elementos necesarios ya que, según ella misma lo expuso, está operando a base de pérdidas y propone, como punto de solución, el aumento de las tarifas en los pasajes, cosa que el Gobierno no puede aceptar, en atención, en primer lugar, a que esto significaría una agravación de la situación económica, por la que vienen atravesando las clases pobres del Distrito Federal, que son quienes principalmente utilizan esos medios de transportes y, en consideraciones que más adelante se exponen;

CONSIDERANDO que al revisarse el contrato de trabajo en el mes de abril de este año hubo un aumento en los salarios de los trabajadores y otras prestaciones que importan \$1 140 000.000, hecho que fue señalado por la Empresa como de imposible ejecución y que determinó que el Gobierno tomando en consideración la capacidad económica de la susodicha Empresa

CONSIDERANDO que hecha una revisión de los ingresos que ha venido obteniendo la Compañía de Tranvías, aparece un ascenso invariable desde 1939, pues así se nota que en este año de 1939 se obtuvieron entradas por la cantidad de \$10 736 047.75, en 1940 de \$11 760 221.71, en 1941 de \$12 068 300.81, en 1942 de \$12 845 225.83 y en 1943 una previsión de \$14 400.00 si se toma en cuenta lo que ha ingresado en los primeros cuatro meses de este año subsecuentes;

CONSIDERANDO que en esa virtud puede preverse un aumento en 1943 equivalente a más de \$1 500 000.00 en relación al de 1942, y si se toma en cuenta que el aumento que importaron los salarios y prestaciones concedidas en la revisión del Contrato, ascendieron, como ya se ha dicho, a \$1 140 000.00, resulta que todavía habrá un sobrante de \$360 000.00 después de cubrir el aumento que importó la revisión del Contrato;

CONSIDERANDO que a mayor abundamiento se ha venido señalando a la Empresa vicios de organización y gastos que sin grave perjuicio para su buen funcionamiento, puede suprimirse o por lo menos reducirse, tales como importe de sueldos altos a sus funcionarios, gastos de oficinas foráneas, reserva para depreciación y gastos de policía secreta y sin que

el Gobierno trate de obligar a la Empresa a que imprima tal o cual modalidad a su organización, se considera que atravesando, como sí atraviesa por condiciones difíciles, bien puede dictar medidas que economicen sus gastos en beneficio del servicio del sistema y de la costeabilidad del negocio;

CONSIDERANDO que no obstante que de acuerdo con la exposición que antecede, aparece que la Empresa está en condiciones de sufragar todos los gastos que se derivan de sus contratos y concesiones, pero tomando en cuenta que es de urgente necesidad no sólo conservar el sistema de transporte de pasajeros que regentea, sino si es posible mejorarlo, el Gobierno está de acuerdo en seguir ministrando el subsidio que se contiene en los acuerdos del mes de abril de este año, pero condicionado a que su importe se invierta precisamente en la conservación y mejoría del sistema para que queden a cargo exclusivo de la Compañía todos los demás gastos que le corresponden;

CONSIDERANDO que al celebrarse el convenio de 13 de abril entre la Compañía y sus trabajadores, el Gobierno, por conducto de sus representantes que intervinieron en él, ofreció estudiar las condiciones económicas de la Compañía de Tranvías y dictar en un plazo de tres meses que vence en esta fecha, la resolución que procediera, a fin de estabilizar las operaciones del sistema y atender a su conservación y mejoramiento, y cumpliendo con esta obligación y en virtud de lo anteriormente expuesto, he tenido a bien expedir el siguiente

ACUERDO:

PRIMERO: La Secretaría de Hacienda y el Departamento del Distrito Federal continuarán otorgando a la Compañía de Tranvías de México, S. A., a título de subsidio, las prestaciones autorizadas por los acuerdos números 736 de 29 de abril del corriente año, dirigido al Departamento del Distrito Federal y el de fecha 9 de los corrientes, correspondiente a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

SEGUNDO: El importe de dichos subsidios se destinará exclusivamente a la conservación y mejoramiento del sistema de vías y equipo de la mencionada Empresa. En efecto, la Tesorería de la Federación concentrará en la del Departamento del Distrito Federal, el importe de los impuestos y derechos federales y el Departamento a su vez, con el importe de dichos impuestos y derechos, y los de su propio erario, en los límites de los impuestos que paga la Compañía, abrirá una cuenta especial con cargo a la cual se harán los gastos que se indican en el punto siguiente.

TERCERO: Para girar a cargo de dicha cuenta el Jefe del Departamento del Distrito Federal, escuchando previamente la opinión de la Compañía de Tranvías y de la Alianza de Obreros y Empleados de la propia Empresa, aprobará el programa de erogaciones para el mejoramiento de vías y equipo que deberá realizarse, con cargo a dicha cuenta, en cada año fiscal.

CUARTO: La Compañía de Tranvías deberá seguir erogando de su propio peculio como mínimo, la cantidad que gastó en el año de 1942 para los gastos de mantenimiento del sistema.

QUINTO: Quedan sin efecto todas las disposiciones anteriores que se opongan al presente ACUERDO,

“Dado en la residencia oficial del Poder Ejecutivo, en la ciudad de México, Distrito Federal, a los catorce días del mes de julio de mil novecientos cuarenta y tres.

El Presidente de la República. —Manuel Ávila Camacho.”

Ante la insistencia de los empresarios para suprimir las planillas, la Alianza de Tranviarios presentó una proposición, con el fin de que durante el tiempo que subsistiese al estado de emergencia decretado por el Ejecutivo, se constituyera una comisión tripartita, integrada por representantes del gobierno, de la compañía y de la alianza, que manejara el sistema, velando porque se mantuviera en las mismas condiciones y al término de la guerra, si la compañía garantizaba un buen manejo, se le dejara y si no se aplicaran las normas propues-

esos subsidios a los que consideraba como paliativos, que se le permitiera hacer uso del derecho de aplicar la tarifa mínima de \$0.15 fijada en el año de 1940 y la cual no había podido aplicar.⁵⁴

Como la vez anterior, la empresa confió a los obreros distribuir los aumentos de salarios entre ellos, hecho que originó, en esta ocasión, algunas dificultades entre los que prestaban su trabajo en el Departamento de Tráfico y los de otros departamentos, habiéndose finalmente llegado al acuerdo siguiente: para motoristas y conductores el aumento sería de \$0.80 diarios y para el resto del personal \$0.72 diarios.⁵⁵ Este acuerdo, aceptado después de algunas discusiones, mas conseguido a través de una clara conciencia laboral, dio fin a las dificultades que por ese motivo se habían previsto.

Buena parte de las dificultades existentes, surgían de la situación económica de la empresa. Un examen comparativo de la misma, nada desfavorable hacia la compañía, fue publicado en la *Revista de Economía* (México, 31 de julio de 1943), el cual por aclarar diversos aspectos lo incorporamos a continuación:

Deseamos dar a conocer a nuestros lectores en este número, algunos datos que sobre el resultado de la explotación de los tranvías en el Distrito Federal, figuran en la memoria estadística sobre ferrocarriles y tranvías publicada recientemente por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Los referidos datos estadísticos muestran una situación financiera de la empresa, por demás lamentable. Durante los cinco años —1935-1939— que abarca el período que estudia, la Compañía operó a pérdida, como lo vemos en el cuadro que sigue y que muestra los ingresos, los gastos y los saldos entre ambos.

Años	Ingresos	Gastos	Pérdidas
1935	8 131 822	11 094 513	2 962 691
1936	9 256 697	10 581 486	1 324 789
1937	10 664 262	12 053 990	1 389 728
1938	11 186 383	12 851 920	1 665 537
1939	11 286 339	13 619 975	2 333 636

tas por los técnicos. Esta proposición fue aceptada por la empresa. *Vid. Novedades*, 9 de julio de 1943.

⁵⁴ *Defensa que presentan las Compañías de Tranvías de México y de Ferrocarriles del Distrito Federal de México, S. A., en el procedimiento de caducidad de sus concesiones, incitados por el Gobierno del Distrito Federal el 31 de diciembre de 1945*, México, marzo de 1946, p. 28-29 y 81-90.

⁵⁵ *Presentación en síntesis...*, p. 32.

Los ingresos manifiestan un aumento progresivo de un año a otro, pero en el renglón de gastos, también ha habido aumentos constantes, de tal manera que éstos, los gastos, siempre superan a los ingresos. Si los ingresos aumentaron en un 38.79% en 1939 respecto a 1935, los gastos mostraron una elevación, en el mismo periodo, de 22.76%.

Ahora bien, estos constantes déficits en la explotación de los tranvías de México no deben atribuirse, como podría suponerse, a un aumento en el número de empleados, o a la elevación en los sueldos y salarios de éstos. Como demostración, copiamos en seguida el siguiente cuadro:

<i>Años</i>	<i>Número de empleados</i>	<i>Emolumentos, sueldos y salarios</i>
1935	3 322	6 259 474
1936	3 428	6 301 758
1937	3 619	6 689 898
1938	3 595	7 101 127
1939	3 662	7 055 279

El aumento habido en el quinquenio, respecto al número de empleados, apenas significa un 10.23%, en tanto que el aumento en sueldos, salarios y emolumentos, representa un 12.71%. Como se ve, el aumento en los sueldos se debió, más que nada, a la elevación en el número de empleados, pues si en 1935 el promedio anual de sueldos, por persona, fue de \$1 884 00, en 1939 ascendió a \$1 926 00, lo que significa un aumento en el promedio anual, de apenas \$42.37.

¿Si el mal estado de la empresa no se debió a exceso de personal ni a aumentos en los salarios, cuál ha sido entonces la causa de sus constantes pérdidas? Continuemos el análisis de nuestros datos estadísticos, y veamos si después de él podemos llegar a una conclusión. No estudiaremos en detalle los ingresos en los distintos años, porque, aunque hay ingresos por concepto de fletes, éstos son insignificantes en comparación con lo que obtienen por pasajes, y en la actualidad no existe ningún otro renglón de ingresos. Pasemos pues a la distribución de los gastos.

<i>Concepto</i>	<i>1926</i>	<i>1936</i>	<i>1937</i>	<i>1938</i>	<i>1939</i>
Conservación de vías	902 422	818 407	1 006 000	1 256 053	1 267 143
<i>Edificios y estructuras:</i>					
Conservación de equipo	1 511 388	1 318 912	1 395 096	1 472 691	1 476 902
Tráfico y transporte	5 361 592	6 103 045	6 267 219	6 353 691	6 119 091
Gastos de administración	1 657 374	1 110 053	1 117 696	1 250 625	1 322 075
Diversos	—	1 230 069	2 141 396	2 457 318	3 283 109

Como se verá, hemos suprimido de este cuadro el año de 1935, para substituirlo por el de 1926, ya que éste fue uno de los últimos en los que la Compañía consiguió utilidades. No es muy grande la diferencia entre los gastos de 1926 y los registrados diez años después, 1936, o en 1939, y las diferencias de más que se advierten en 1939, en Tráfico y Transportes por ejemplo, puede atribuirse a un incremento en el tráfico; pero existe un renglón de gastos que no existía en 1926 y que ya figura en 1935, es el de Diversos. Todos los egresos están perfectamente cubiertos con los renglones detallados en 1926, ¿para qué entonces ese nuevo concepto de gastos denominado Diversos? ¿Cuáles son los gastos que se amparan bajo este nombre? En 1936 sumaron \$1 232 069, y esta cantidad se elevó en más de un ciento por ciento en 1939. Fijémonos en este detalle y pasemos adelante. Con objeto de conocer pormenorizadamente los resultados de la explotación, damos a continuación otro cuadro, en el cual substituímos también el año de 1935 por el de 1926.

<i>Concepto</i>	1926	1936	1937	1938	1939
<i>Coefficiente</i>					
de explotación	0.9479	1.1468	1.1240	1.1981	1.2602
Kilómetro de vía	337	317	316	311	313
Ingreso por km	27990	31 172	35 972	36 311	36 475
Utilidad por km	1 479	—	—	—	—
Pérdida por km	—	4 576	4 460	7 193	9 492
Pasajeros trans- portados	86 934 623	144 300 571	164 924 337	176 441 422	174 782 638
<i>Equipo eléctrico:</i>					
Pasajeros	349	379	379	374	376
Carga	38	31	30	30	24
<i>Remolques:</i>					
Pasajeros	119	58	50	43	42
Carga	80	41	42	41	37

Coefficiente de explotación: Todavía en 1926, el coeficiente de explotación, aunque muy elevado, fue favorable; pero de 1935 a 1939, el coeficiente ha sido siempre superior a cien.

Kilómetros de vía: La extensión de la vía ha disminuido constantemente. En diez años, de 1926 a 1936 se levantaron veinte kilómetros de vía.

Ingresos por kilómetro: A pesar de la fuerte competencia que los camiones urbanos hacen a la Compañía, el ingreso por kilómetro no sólo no ha disminuido, sino que manifiesta una tendencia de ascenso.

Utilidad o pérdida por kilómetro: En ningún año del quinquenio que se estudia hubo utilidad, por el contrario, las pérdidas han sido fuertes y mayores cada año.

Pasajeros transportados: En cambio el número de pasajeros se ha más que duplicado, si se compara el año de 39 con el de 26.

Ingreso medio por pasajeros: Ha sido uniforme en los cinco años: seis centavos, contra diez centavos que fue el ingreso medio en 1926.

Equipo eléctrico: En tanto que en el de pasajeros hay un aumento en 1939 respecto de 1926, de 27 unidades, el equipo de carga se redujo en 14.

Remolques: Tanto los de pasajeros como los de carga disminuyeron su número, siendo la diferencia de 77 unidades de los primeros y de 43 de los segundos.

Ahora que ya estamos en posesión de datos suficientes, procuraremos sacar de ellos algunas consecuencias. Cómo es que lo que fue negocio en 1926, y en otros años anteriores y posteriores a éste, dejó de pronto de serlo, y ¿cómo en estos años de 1935 a 1939 solamente se han registrado pérdidas? Como habrá notado el lector, en la explotación por año de 1926 concurren las siguientes circunstancias:

1a. Los ingresos de la explotación propiamente dicha, los habidos por el transporte de pasajeros y mercancías, no fueron los únicos que en dicho año recaudó la Empresa. Hasta el año de 1934 hubo otros conceptos muy importantes de ingresos, que provenían de un activo rico y saneado. Así, por ejemplo, en 1928 se publica en Bruselas el siguiente resultado por el ejercicio de 1928, de la Cía. de Tranvías de México:

	<i>Dólares canadienses</i>
Beneficio neto de la explotación	339 452
Ingresos netos sobre inversiones	1 079 150
Ingresos diversos	<u>3 446 000</u>
	4 864 602

Y agrega el informe: “Hechas las deducciones por gastos de administración, gastos generales, intereses a las obligaciones y para dotación a los fondos de amortización, el producto neto se eleva a dólares canadienses 995 445.00, contra 601 996 en 1927. El activo que produjo tan brillantes resultados, estaba integrado de la siguiente manera:

	<i>Dólares canadienses</i>
Propiedades	18 460 840
Cartera	23 604 848
Mercancías, Caja y diversos	2 120 670
Adeudo de la Mexicana Light	3 061 424

	<i>Dólares canadienses</i>
Valores diferidos	41 287
Inversiones	330 287
Adeudo del Gobierno Mexicano	<u>1 915 321</u>
	49 544 677

Dólares canadienses
Contra el siguiente pasivo:

Deudas consolidadas	21 831 013
Intereses atrasados	9 802 669
Valores diferidos	<u>114 135</u>
	32 747 817

Vemos cómo a la cartera se le daba un valor de Dls. Canadienses de 23 604 848.00; pero en realidad su valor era mayor aún, dada la cotización de los valores que la integraban. A propósito de la cartera que poseía la Compañía, escribe la publicación de donde extractamos estos datos denominada *Analyses de Bilains et Rapports de Societes*: “Existen además otras causas, que determinan el alza (de las acciones de la Cía. de Tranvías), pero la principal consiste en las 87 336 acciones ordinarias de la Mexican Light que posee en cartera. Esta participación es una verdadera joya para la Compañía de Tranvías”. Desgraciadamente a la Empresa de Tranvías se le ocurrió hacer un brillante negocio y canjeó estas acciones de la Compañía de Luz y Fuerza Motriz, o la mayoría de ellas, por bonos de la Cía. de Tranvías y cupones de los intereses insolutos, y desde entonces, la Cía. de Tranvías solamente ha tenido ingresos por concepto de la operación de sus líneas.

Continuamos exponiendo las causas que, a nuestro modo de ver, han obrado para determinar pérdidas en la explotación de los tranvías. Queda escrita la primera, pasemos a la

2a. En 1936 no existe ningún gasto por concepto de diversos, en cambio, durante el quinquenio que se analiza, los gastos por este concepto suben de un año a otro.

3a. El ingreso medio por pasajeros en 1926 fue de \$0.10, en cambio de 1935 a 1939 se redujo este ingreso a \$0.06.

4a. No existe ninguna relación entre los pasajeros transportados, siempre en aumento, y el equipo empleado para ello. Es cierto que el número de vehículos en 1935 es superior al de 1926; pero a partir de 1935, el número de unidades se reduce paulatinamente hasta 1939, lo cual nos indica la poca atención que se presta al equipo por más que, según balances anteriores, las propiedades de la empresa eran considerablemente amortizadas cada año, hasta con casi un tercio de sus ingresos de explotación. Y lo que decimos del equipo, lo decimos también de la vía. No sólo no se ha incrementado su extensión de acuerdo con el desarrollo de la ciudad, sino que se ha reducido el número de kilómetros en explotación, y la vía que aún queda está en buena parte, en un deplorable estado de abandono.

No se necesita ser un lince para deducir de todo lo anterior el poco interés que la empresa tiene ya en la explotación de los tranvías. Lo que más valía de su activo fue negociado oportunamente; el valor de las propiedades, si no está ya completamente amortizado, poco faltará para ello. En cambio, la empresa que había nacido como un complemento de la de

transportes y con objeto de ministrarle energía barata —nos referimos a la Cía. de Luz y Fuerza—, se convierte ahora en la industria principal por su gran productividad. Lo aconsejable, pues, desde el punto de vista capitalista, era desentenderse del negocio que dejó de serlo, para dedicarse por entero al otro que promete mucho.

Es cierto que los tranvías urbanos han dejado de ser un negocio fácil y lucrativo, no solamente en México, sino en todo el mundo, muy principalmente desde los años que siguieron a la terminación de la Primera Guerra Mundial, y ello se debe principalmente a dos razones: al crecimiento tan rápido del volumen de automóviles particulares y de servicio público, y a la falta de crédito con que desde entonces tropezaron las empresas: el capital ya no quería correr el riesgo.

De todos modos, la ciudad de México y sus habitantes, no pueden resignarse a que su principal medio de transporte desaparezca; tampoco lo admite nuestro Gobierno que, por ahora parece haber encontrado una solución al problema. Reconoce el Estado que el incremento habido en los últimos años, en los ingresos de la Compañía, apenas bastará para cubrir el aumento en los salarios de los trabajadores, que se les concedió en abril de este año. En tal virtud, la Secretaría de Hacienda y el Departamento del Distrito Federal, acordaron otorgar a la Cía. de Tranvías de México, a título de subsidio, las cantidades que debe pagar por concepto de impuestos y derechos, con la condición de que dicho subsidio se destine exclusivamente a la conservación y mejoramiento del sistema de vías y equipo de la mencionada empresa.

De todas maneras, a nosotros nos parece que el problema no se ha resuelto de una manera total y definitiva, por lo que creemos que es necesario tomar otras medidas, unas de carácter económico y otras meramente administrativas.

Medidas de carácter económico

Precio del transporte: Hemos visto, líneas arriba, que el producto medio por pasajero, en los años de 1935 a 1939, fue de \$0.06, inferior al de 1926 que fue de \$0.10, también por pasajero. Como los precios que se cobran en la actualidad son los mismos que se cobraban en 1939, podemos decir que el promedio anual por pasajero continúa siendo el mismo de 39, es decir, seis centavos. Nosotros juzgamos que no es remunerativo este precio, porque, primero, la energía eléctrica que consume la Compañía, tiene que pagarla en moneda americana o su equivalente, a 0.0086 Dls. el K. W. H., y como sus recaudaciones no son en dólares, el tipo de cambio de nuestra moneda nacional que se pague, y hay que tener en cuenta que desde marzo de 1938, el tipo de cambio dejó de ser de 3.60. Segundo, el tipo de cambio dejó de ser de 3.60. Tanto el material de vía como el de equipo ha subido también de valor, ya se considere en moneda america-

na o en la nacional. Tercero. En los Estados Unidos el precio medio del transporte es de cinco centavos de dólar por pasajero, y si nuestros tranvías tienen que hacer un gran número de pagos en dólares (energía eléctrica, materiales y equipo) creemos justo que cuando menos cobren lo que cobran los tranvías americanos, al cambio de dos por uno. Las planillas y los abonos se implantaron por razones de competencia, razones que no existen en la actualidad. La Empresa de Tranvías de El Paso a Ciudad Juárez, cobra \$0.12 moneda nacional por pasaje de Ciudad Juárez a El Paso y Dls. 0.06 cuando el viaje se hace de El Paso a Ciudad Juárez, y esta Empresa, en el quinquenio que hemos estudiado, manifiesta un resultado de explotación muy favorable: \$48 214.00 como promedio anual de ingresos por kilómetro (los tranvías de México arrojaron pérdidas). En último análisis, si se juzga que lo que dejamos dicho no es de aceptarse, conviene estudiar la manera de vender el servicio al costo, “service at cost” como se ha hecho ya en varias compañías americanas. Por supuesto que en este servicio al costo debe quedar comprendido una compensación justa para el capital invertido.

Medidas de carácter administrativo

1o. Aumentar el radio de acción de los servicios, llevándolos a zonas que actualmente carecen de él, como las Lomas de Chapultepec, Polanco, Anzures, Narvarte, etc.; pero como la Empresa lo más seguro es que se muestre reacia para hacer inversiones en tendidos de vías, y como en caso de que se decidiese a hacer la inversión, lo más probable es que no consiguiera créditos, el Gobierno debe permitirle que explote ómnibus eléctricos o de gasolina.

2o. Aumentar la velocidad de los tranvías, puesto que el público eso es lo que desea, ya que, a mayor velocidad, mayor eficiencia. Esto se conseguiría si se impide que en las calles de mucho tránsito las vías se vean invadidas por autos y camiones; se consigue también, reduciendo el número de paradas, en fin, estas medidas tendrían que aconsejarlas los mismos tranviarios, dada su experiencia de tantos años.

Tal parece, al leer estas conclusiones, que estamos abogando por los intereses de la Empresa; pero lo único que pretendemos, viendo siempre por el interés de la colectividad y el de los trabajadores, es la supervivencia de la Empresa. Creemos que si ahora bastó para enderezarla un poco que el Gobierno dejase de cobrar los impuestos, mañana ya esto no será suficiente, y entonces habrá que subvencionarla o controlar por completo su administración.

Hasta aquí el análisis de la *Revista de Economía*.

El conflicto de 1945

El conflicto suscitado en 1945, entre los trabajadores de la Compañía de Tranvías y ésta, representa la culminación de todos los anteriores y el que fuerza se aplique una solución que desde hacía años deseaban los obreros.

La renovación bianual de los contratos colectivos de trabajo, con los naturales alegatos de una y otra partes; las molestias que ocasionaban los paros y las huelgas provocados en ese mismo lapso; la renuencia de la empresa para conceder a los trabajadores cuanto éstos pedían, y la de éstos para amoldarse a lo que aquélla les quería otorgar; la inquietud y efervescencia política que se originaba y, principalmente, la dificultad de encontrar términos razonables de un arreglo definitivo, dadas las posiciones que cada una de las partes había tomado, provocó en el ánimo de los dirigentes sindicales el deseo de luchar denodadamente por conseguir una solución satisfactoria para sus intereses y para los del público, al cual trataron de defender en su economía. Igual deseo surgió en la mente de las autoridades mexicanas que intervenían en los problemas tranviarios, quienes veían periódicamente aparecer la agitación, las molestias al público y la imposibilidad de que esa actitud cesara. Tanto líderes como autoridades anhelaban encontrar una fórmula satisfactoria, de arreglo definitivo, y por lograrla lucharon tenazmente.

Desde antes del año de 1941, los trabajadores de la Compañía de Tranvías de México habían propuesto a los organismos oficiales, a quienes competía tratar de los problemas del transporte metropolitano, una solución consistente en que el Estado hiciera de la Compañía de Tranvías una empresa descentralizada, a la cual, para subsistir y mejorar, debía dotar el Departamento del Distrito Federal, por sí o por intermedio de una institución de crédito, la cantidad de \$10000000.00, destinados a la adquisición de equipo, compra de material rodante y reparación de vías, como única manera de corregir las deficiencias del servicio.

La proposición concreta del licenciado Mario Pavón Flores, asesor jurídico de la Alianza de Tranviarios, fue la siguiente:

Primero: Desplazamiento de la Compañía de Tranvías de México, S. A., por considerar su política como absolutamente destructiva del sistema de tranvías;

Segundo: Trabajar por una empresa de servicio público descentralizado con características especiales;

Tercero: Subsistencia de las condiciones de trabajo establecidas en el contrato colectivo y, por ende, subsistencia de la compensación por antigüedad; y

Cuarto: Perduración de la Alianza de Tranviarios, como organismo de defensa de los derechos de los trabajadores.

Esta proposición tuvo como contrapartida otra, en la cual se propuso que con el fin de acabar con la mala situación de la empresa, el Estado debía monopolizarla, esto es, adquirirla por compra o incautación y convertirla en una dependencia del Departamento del Distrito Federal. Esta proposición, si bien tendía a que el gobierno de la ciudad tomara el lugar de la empresa, a quien se consideraba incapaz de brindar cualquier solución favorable, dado el estado de bancarota en que ésta manifestaba de manera constante estar, y por tanto imposibilitada para hacer cualquier mejora en el sistema, no fue del agrado de los trabajadores, quienes —dada la época en la que se temía una excesiva intervención del Estado— no se mostraron nada gustosos de aceptar la municipalización del servicio, ya que ello significaría la pérdida de su carácter de trabajadores sindicalizados, ajenos a la tutela y dominio gubernamental, para pasar a ser meros subalternos del Estado, un grupo peculiar de su burocracia. Otra corriente de opinión, procedente de sectores gubernamentales, se pronunciaba por que se creara una forma de organización no descentralizada, sino bajo la responsabilidad completa de los trabajadores, pues el Estado no deseaba actuar como patrón.⁵⁶

La posición de la empresa ante esta situación consistió en solicitar nuevamente el permiso para aumentar el precio de los pasajes y suprimir las planillas, medida con la cual pensaba obtener ingresos adicionales por \$2 200 000.00 anuales, que le servirían para aumentar los salarios y mejorar su equipo. Alegaba la compañía que, dado el aumento en el costo del material rodante y de salarios de los trabajadores, sólo mediante la supresión de las planillas y el alza de los pasajes podría hacer frente a ellos.

Posiciones tan opuestas de las partes, en pugna desde hacía varios años, no podían conciliarse de una manera fácil. Los obreros empeñábanse con entera justicia en conseguir una mejoría que les permitiera hacer frente al aumento del costo de la vida. Habíanse convertido, por otra parte, en defensores del mantenimiento del precio de los pasajes por razones económicas y políticas. La conducta de la empresa, desde

⁵⁶ Vid. *La Prensa*, México, 22 de agosto de 1941.

hacía varios años, consistía en no querer hacer mejora alguna al sistema, el cual en 1945, en proporción con la población de la capital y la extensión de la misma, era menor que en 1910, ya que para entonces contaba con 2 000 000 de habitantes y una superficie urbana de 131.70 kilómetros cuadrados; el mantenimiento diferido, o sea las reparaciones atrasadas de las vías, importaba más de \$5 700 000.00 y mientras en 1938 había 428 carros en servicio, en 1945 sólo corrían 300, con un mantenimiento diferido de más de \$500 000.00.

La ciudad de México, urbe con más de 2 000 000 de habitantes por entonces, requería un sistema de trenes rápidos, elevados y subterráneos y, a falta de éstos, de un buen sistema de tranvías superficiales, en proporción de tres unidades eléctricas por cada ómnibus. Un cálculo moderado mostraba que para substituir a los 300 tranvías en servicio que durante 1944 habían transportado a 240 000 000 de pasajeros, deberían utilizarse 1800 camiones más, los cuales agravarían el problema del tránsito. Por otra parte, cerca de 4 000 trabajadores tranviarios se verían privados de su única fuente de sustento y del resultado de su esfuerzo durante largos años, mediante el cual habían logrado reunir su compensación por antigüedad, que representaba la suma de \$6 500 000.00 y cuya garantía única era la propia fuente de trabajo. Los tranviarios con una larga experiencia profesional difícilmente podrían encontrar otros medios de qué subsistir y aun hallándolos eso representaría una pérdida de experiencia, de conocimientos y de capital humano.⁵⁷

A más de esta situación ya de por sí difícil, un hecho ajeno por completo a las partes en pugna vino a complicar aún más la situación. La guerra que las potencias del Eje: Berlín, Roma, Tokio, desataron en contra de numerosos países y la cual tuvo repercusiones hasta en nuestra propia patria, al grado de que el presidente de la República se vio obligado a decretar el estado de guerra y a enviar contingentes mexicanos a los campos de batalla. Esta guerra, la segunda en importancia en lo que va del siglo, alteró la situación general del país. Don Manuel Ávila Camacho, mandatario prudente y moderado, para hacer frente a diversos problemas que la situación mundial creaba dentro de México dictó diversas medidas de emergencia. Las disposiciones del Jefe del Estado tuvieron como finalidad evitar que la situación general del país se viera afectada por problemas internos que pudieran crear inquietud y desórdenes.

⁵⁷ *Novedades*, 9 de julio de 1943.

* * *

El conflicto de 1945 principió en la asamblea general del 29 de septiembre de 1944, la cual se convocó para abocarse al estudio, entre otros puntos, de la revisión del contrato de trabajo vigente y formulación del proyecto del nuevo. La asamblea —encabezada por Alejandro Vega, como secretario general; Federico Bezares, de trabajo y conflictos; José Estrada Acosta, secretario del interior y tesorero; Eustacio García, secretario del exterior y propaganda; Moisés Valadez, secretario de actas y empleos; y José Alatorre en fiscalización y vigilancia— se abocó al estudio del proyecto, el cual se llevó para su discusión y aprobación a una nueva asamblea reunida el 25 de octubre.⁵⁸ Hasta el 21 de noviembre, dicho proyecto no estuvo listo, mas ese día, después de haber sido aprobado, se presentó a la Compañía de Tranvías y a la Secretaría del Trabajo. Aquélla en un principio no le concedió gran importancia, no así el organismo oficial, que vio amenazados los intereses del público en caso de estallar el conflicto.

Una nueva asamblea, reunida el 5 de enero de 1945, acordó emplazar a la empresa el 21 de ese mismo mes a un movimiento de huelga. En ella se nombró al comité de huelga integrado por José María Solís, presidente; secretario, Manuel J. Bezares; tesorero, Felipe Gratacós; Benjamín Razo, subtesorero; Gabino Valadez, comisión de prensa y publicidad, auxiliado por Salustio Carballeda; y Filiberto García Bribeño, en agitación y propaganda se colocó a Felipe Sánchez.

La compañía, en declaraciones hechas el 11 de enero, manifestó que no le era posible acceder a las demandas obreras, a no ser que se le permitiera aumentar el precio del pasaje a \$0.15 y suprimir las planillas y los abonos semanales, lo cual, de toda suerte, no le llevaría a cubrir todas las exigencias de los trabajadores, como eran el aumento de \$5.00 diarios en sus salarios, con sus repercusiones en otros renglones, y además el pago de la cuota correspondiente al Seguro Social. Ante la respuesta de la empresa, los tranviarios actuando políticamente respondieron que no permitirían el alza de tarifas ni la supresión de abonos y planillas, puesto que esa medida era atentatoria de los intereses del pueblo mexicano. Añadían que la empresa, como ya lo habían demostrado en otras

⁵⁸ “Un sistema de tranvías del pueblo mexicano y para satisfacer sus necesidades en las bajas tarifas. Manifiesto del Comité Ejecutivo Central de la Alianza” del 5 de febrero de 1945. *Vid. Novedades*, México, 6 de febrero de 1945.

ocasiones, obtenía a base de las tarifas vigentes ganancias anuales de \$6 000 000.00 comparativamente a los beneficios del año 1942.

La lucha que se operó a partir de ese momento entre ambas partes fue intensa. Una y otra movieron todos sus resortes e influencias, movilizaron todas sus fuerzas y acudieron a todos aquellos que podían ayudarles. Sabedores de que la lucha que entonces emprendían podía ser la definitiva, los trabajadores se aprestaron con todas sus fuerzas a ella. La empresa, a quien la situación de guerra parecía serle propicia, no desatendió, sin embargo, la defensa de sus intereses y sistemáticamente volvió a negar toda posibilidad de aumento de salarios, si no se le concedía el aumento de tarifas solicitado. Ante su renuencia, la alianza, por medio de un boletín circulado el 3 de febrero, ordenó que la huelga debería estallar ese mismo día y que a partir de las 18:00 horas quedaran encerrados en sus patios todos los carros del sistema y se suspendieran las labores de todas las dependencias de la empresa. Asimismo convocó a todos los trabajadores a constituir la Asamblea General Permanente que debería actuar durante todo el movimiento.⁵⁹ Las disposiciones de la alianza fueron obedecidas por todo el personal y la huelga estalló el día fijado por los dirigentes.

Frente a la labor unificadora y de defensa de los intereses de sus agremiados que la alianza hacía, la empresa, sabedora de que la división de los trabajadores les debilitaría y le daría medios para vencerlos, actuó con eficacia, sembrando la cizaña entre ellos. A través de una organización que se denominó Oposición Sindical Revolucionaria, en la cual se agruparon pocos obreros carentes de conciencia de clase y de escrúpulos, se trató de quebrantar los verdaderos intereses de los tranviarios, atacando sus peticiones y a sus principales dirigentes: Alejandro Vega, José María Solís, los hermanos Valadez y al asesor jurídico de los tranviarios, licenciado Mario Pavón Flores.⁶⁰

⁵⁹ Por una reforma a los estatutos de la alianza, el periodo sindical se había ampliado a dos años, con lo cual se tendía a evitar cada año agitaciones sindicales inútiles y perjudiciales, principalmente cuando éstas coincidían con los periodos en que se debería renovar el contrato colectivo. La reforma indicaba que la renovación se verificaría en dos partes. Para el período 1943-1945 se eligió a Alejandro Vega, secretario general; Carlos Farjeat, secretario de trabajo y conflictos; José Estrada, secretario del interior y tesorero; Francisco Vázquez, secretario del exterior y propaganda; Ignacio Díaz, secretario de actas y empleos y José Alatorre, secretario de fiscalización y vigilancia. En agosto de 1944, Carlos Farjeat, Francisco Vázquez e Ignacio Díaz fueron sustituidos por Federico Bagueres, Eustacio García y Moisés Valadez en sus respectivos puestos.

⁶⁰ *Presentación en síntesis...*, p. 34-35.

El Poder Ejecutivo, conocedor de la inminencia y la gravedad del conflicto, el día 2 de febrero promulgó una ley que tendía a evitar daños al público en general y un estado de agitación inconveniente, dado el estado de guerra en que el país estaba, y la correspondiente suspensión de garantías que existía desde el 22 de junio de 1942. La Ley sobre los Transportes Urbanos y Suburbanos durante el estado de emergencia, dada por el presidente Manuel Ávila Camacho dice:

CONSIDERANDO:

I. Que el servicio público de todos los transportes urbanos y suburbanos, en el Distrito Federal, es de suma importancia para la vida de la población del mismo, y que, por ende, la paralización parcial o total de dichos transportes, podría ocasionar graves perjuicios al hogar, a la escuela, al comercio, a la industria, al abastecimiento de víveres para la ciudad, abriendo además cauces a la especulación y efectuando seriamente el fenómeno de la producción con perjuicio de la economía general y de la aportación de nuestro país al esfuerzo bélico;

II. Que las limitaciones impuestas por el estado de guerra, han disminuido considerablemente la capacidad que en épocas normales tenían los diversos servicios de transportes urbanos y sub-urbanos, para suplir la paralización circunstancial de alguno de ellos, haciéndose ahora absolutamente indispensable la concurrencia de todos para que, reforzándose y coordinándose, sean capaces de afrontar, con los reducidos elementos de que disponen, las necesidades de transportación en una área urbana tan extensa y de una población tan crecida como la del Distrito Federal.

III. Que en caso de falta parcial o total de los transportes ya mencionados, se agravaría el costo de la vida que el Ejecutivo de mi cargo se ha empeñado en abatir con diversas disposiciones;

IV. Que, en consecuencia, para proteger a la población del Distrito Federal y a la economía general contra esas contingencias, es preciso establecer medios legales que permitan remediar cualquier paralización que ocurra en los sistemas de transportes, incluso el de ocupar temporalmente los bienes afectos a dichos servicios, si llegare a ser preciso; y.

V. Que sin prejuizgar sobre la razón que asista a empresarios y trabajadores, cuando en las condiciones de guerra actuales, un conflicto de trabajo sea la causa de la suspensión del servicio, el Gobierno debe salvaguardar los derechos de la sociedad sin menoscabo de los que nuestra legislación obrera otorga a los asalariados, y como por otra parte, tanto la Constitución General de la República, como las leyes del Trabajo rodean de garantías el ejercicio del derecho de huelga, es necesario que la ocupación se haga sin lesionar, en manera alguna, ese derecho, dejando inalterada la situación jurídica existente entre los trabajadores y las empresas propietarias de los bienes ocupados; he tenido a bien expedir la siguiente:

LEY SOBRE LOS TRANSPORTES URBANOS Y SUB-URBANOS
 DEL DISTRITO FEDERAL, DURANTE EL ESTADO DE EMERGENCIA

Artículo primero: La presente Ley tiene por objeto mantener en condiciones de funcionamiento eficaz, todos los servicios de transportes urbanos y sub-urbanos del Distrito Federal, durante el actual estado de emergencia.

Artículo segundo: El Departamento del Distrito Federal se encargará de dar cumplimiento a la disposición del artículo anterior.

Artículo tercero: El propio Departamento procederá a ocupar temporalmente los bienes muebles e inmuebles relativos, así como todos los servicios auxiliares y sus dependencias, en los casos que se hayan paralizado esos servicios de transporte.

Artículo cuarto: La ocupación a que se contrae el artículo anterior, no afectará los derechos de las partes para resolver el fondo de los conflictos de trabajo, cuando éstos hubieren dado motivo a la citada ocupación.

Artículo quinto: En el manejo de los sistemas de transportes que el Departamento del Distrito Federal llegue a ocupar, de acuerdo con las disposiciones de esta Ley, nombrará a la persona o personas que estime convenientes para los puestos directivos.

Artículo sexto: Siempre se utilizará el personal que venía desempeñando el servicio antes de la ocupación, conforme a los contratos de trabajo en vigor, modificados en el sentido en que las partes hayan convenido durante la tramitación del conflicto y pudiéndose, en su caso, autorizar transitoriamente nuevas condiciones de trabajo.

Artículo séptimo: Podrán substituirse empleados de confianza en los casos en que se considere indispensable.

Artículo octavo: Para el mejor cumplimiento de la disposición del artículo primero, el Departamento del Distrito Federal, adoptará las medidas pertinentes, respetando siempre y en todo caso, la legislación del trabajo.

Artículo noveno: La ocupación decretada en los casos previstos por el artículo tercero, cesará cuando así lo disponga el Departamento del Distrito Federal, por haber desaparecido a su juicio las causas que la motivaron.

Transitorio único: Esta Ley entrará en vigor a partir del día de su publicación en el *Diario Oficial de la Federación*.

Dado en la Presidencia del Poder Ejecutivo Federal, a los dos días del mes de febrero de mil novecientos cuarenta y cinco.

Manuel Ávila Camacho.—El Secretario de Estado y del Despacho de Gobernación Lic. Miguel Alemán.—El Jefe del Departamento del Distrito Federal Lic. Javier Rojo Gómez.—El Secretario de Estado y del Despacho del Trabajo y Previsión Social, Lic. Francisco Trujillo Gurría. El Procurador General de la República, Lic. José Aguilar y Maya.⁶¹

⁶¹ *Diario Oficial*, sábado 3 de febrero de 1945.

Al tenor de la ley dada por el presidente de la república, el propio día que estalló la huelga, el jefe del departamento central, licenciado Javier Rojo Gómez, quien desde el principio del movimiento lo había seguido con marcado interés, dictó un acuerdo, mediante el cual procedía, en virtud del artículo tercero de la ley sobre transportes, a ocupar los bienes muebles e inmuebles de la Compañía de Tranvías de México, S. A. con la finalidad de mantener el servicio de tranvías en beneficio del público. El texto del Decreto de ocupación dado por el gobernador de la ciudad, jefe del Departamento del Distrito Federal, es como sigue:

CONSIDERANDO

Que el Ejecutivo Federal ha expedido en esta fecha una Ley de Emergencia, que tiende a evitar toda paralización del transporte en el Distrito Federal por las repercusiones que esto traería para la vida económica del propio Distrito, para la producción y el detrimento que sufriría la aportación de nuestro país al esfuerzo bélico, así como las molestias inherentes a la población que utiliza los medios de transporte.

Considerando. Que la Ley de referencia faculta al Departamento del Distrito Federal para ocupar las instalaciones y medios de transporte y mantener el servicio cuando por cualquier circunstancia éste se viera paralizado, facultad que se hace extensiva a la organización de una dirección que lo administre durante el tiempo de la ocupación.

Considerando. Que los temores del Ejecutivo Federal sobre una paralización del transporte y que fueron el motivo de la Ley de Emergencia expedida, se han confirmado en la práctica, en virtud de que a las 18 horas de este día estalló el movimiento de huelga emplazado por los trabajadores de la Compañía de Tranvías de México, S. A., encontrándose el Distrito Federal desde ese momento sujeto a los trastornos y contingencias que la Ley trata de evitar. Por esta circunstancia, el Departamento de mi cargo, en cumplimiento de las obligaciones que le han sido conferidas, se ve en la necesidad de proceder a la ocupación del equipo e instalaciones de la citada Empresa, así como de sus servicios auxiliares y dependencias, medida que se llevará a cabo, de conformidad con las normas que se contienen en el siguiente:

ACUERDO:

Primero. El Departamento del Distrito Federal procederá a la ocupación inmediata y temporal de los bienes muebles e inmuebles de los servicios auxiliares y dependencias de la Compañía de Tranvías de México, S. A., con la finalidad de mantener el servicio de transportes que tiene a su cargo esta Empresa.

Segundo: El servicio de tranvías urbanos y sub-urbanos en el Distrito Federal quedará a cargo de un Director y un Sub-Director, designándose para el primero de los puestos citados al Ingeniero Manuel Moreno Torres y para el segundo al Ingeniero Fernando Portilla, quienes tomarán posesión de su comisión en esta misma fecha.

Tercero: El Director designado, queda facultado para substituir al personal de confianza de la Empresa, si lo estima conveniente en bien del servicio y para hacer las designaciones de este personal; los acuerdos que dicte en ambos casos se someterán a la aprobación del suscrito.

Cuarto: El Director del Servicio de Tranvías queda facultado, igualmente, para dictar las medidas pertinentes al mantenimiento eficaz del transporte, suprimiendo los gastos inútiles y haciendo las economías necesarias con el propósito de evitar que la operación sea incosteable. Elaborará un programa a ejecutar en lo sucesivo, tendiente a mejorar el servicio actual y a prevenir las contingencias que pudieran afectar la economía del mismo.

Quinto: Se faculta expresamente al Director designado para gestionar de las autoridades nacionales y extranjeras y de las instituciones privadas y particulares en general, todo lo que fuera necesario para asegurar documentos, fondos y bienes en general de la Empresa de Tranvías, ya se encuentren en sus edificios o instalaciones, en los Bancos, en Tránsito, etc.

Sexto: Queda facultada la Dirección del Servicio de Tranvías para celebrar con los trabajadores huelguistas, el convenio o convenios que procedan, a efecto de reanudar, en el menor tiempo posible, el servicio suspendido con motivo de la huelga.

Dado en la ciudad de México, Distrito Federal, a los tres días del mes del febrero de mil novecientos cuarenta y cinco.—El Jefe del Departamento del D. F., Lic. Javier Rojo Gómez.⁶²

⁶² El acta de posesión de los bienes de la Compañía de Tranvías de México, S. A., es la siguiente:

“En la Ciudad de México, D. F., a los cuatro días del mes de febrero de mil novecientos cuarenta y cinco, siendo la una hora y media, constituidos en las oficinas de la Compañía de Tranvías de México, S. A., en Dr. Lavista número 164, por una parte los señores ingenieros Manuel Moreno Torres y Fernando Portilla, Director y Sub-Director del Servicio de Tranvías Urbanos y Suburbanos del Distrito Federal, de acuerdo con la resolución del C. Jefe del Departamento del Distrito Federal, de fecha de ayer; los señores Felipe Amores, Jefe de Inspectores de la Auditoría del Departamento del Distrito Federal, Alfonso Vázquez Castaños, Inspector General Contador adscrito a dicha Dependencia; los señores Juan Bernier y Eduardo Luque D. Apoderado General y Secretario General y Sub-Gerente de la Compañía de Tranvías de México, S. A.; y los señores Alejandro Vega, José María Solís, José Alatorre y Silvano Avena, Secretario General, Presidente del Comité de Huelga, Presidente de la Comisión de Fiscalización y Vigilancia, Presidente de la Comisión Especial de Vigilancia, asesorados por el señor Lic. Mario Pavón Flores; y Francisco J. Macín, Secretario de Asuntos Técnicos del Comité Nacional de la Confederación de Trabajadores de México; con el objeto de dar cumplimiento al primer punto del acuerdo del C. Jefe del Departamento del Distrito, dictado con fecha de ayer, donde se ordena la ocupación inmediata y temporal de los bienes muebles

Al día siguiente las autoridades del Departamento del Distrito Federal ocuparon los bienes de la compañía y dieron posesión de ellos, como director y subdirector, respectivamente, a los señores ingenieros Manuel Moreno Torres y Fernando Portilla.⁶³ En la madrugada del propio día, las mismas autoridades congregadas con los dirigentes obreros llegaron a un acuerdo provisional con éstos, a base de los puntos siguientes: 1) Reanudación del servicio de trenes eléctricos en ese mismo día; 2) Mantenimiento de la ocupación de los bienes a través del director y subdirector nombrados por el Departamento; y 3) Concesión de un aumento de dos pesos a cada trabajador, sin perjuicio de volver en definitiva a reconsiderar las peticiones de los obreros hechas inicialmente.

La obtención de estas bases representó un triunfo para los trabajadores no sólo por razón del aumento concedido a los tranviarios, mayor que los anteriores, sino porque mediante la ayuda de las autoridades mexicanas, compenetradas de la verdadera sustancia del conflicto, salvaron en beneficio de la colectividad una rama básica de la industria de los transportes.

La Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, en horas extraordinarias de trabajo, se abocó al conocimiento de la huelga tranviaria, y el mismo día 3 de febrero a las 20:30 horas declaró, por medio del presidente del grupo dos, licenciado Julio Serrano Castro, existente la huelga por considerar que procedía la revisión del contrato de trabajo, al cumplirse el término de dos años de vigencia del anterior.

La alianza, percatada, por otra parte, de que era necesario en situaciones semejantes contener la labor divisionista de la empresa y de los esquiroles a ella obedientes, procedió, de acuerdo con una política hábil de su secretario general Alejandro Vega, a designar una llamada “comisión asesora”, en la que incorporaron intencionalmente a los principales

e inmuebles, de los servicios auxiliares y de las dependencias de la Compañía de Tranvías de México, S. A. En este acto, los señores Bernier y Luque, con la representación que ostentan, hacen entrega global de los bienes de referencia, de acuerdo con los términos de la resolución del C. Jefe del Departamento del Distrito, y en este mismo acto, los señores Moreno Torres y Portilla reciben dichos bienes, en forma global y en la inteligencia de que, posteriormente, con intervención de los representantes de la Compañía, procederán a levantar los inventarios pormenorizados, así como a verificar arqueo de caja y las operaciones subsecuentes relacionadas con sus existencias. Los señores Bernier y Luque expresan en este acto, que hacen la entrega, reservándose todos los derechos que las leyes les conceden. Con lo que se dio por terminada esta acta, firmándola los que en ella intervinieron.”

⁶³ Mario Pavón Flores, *Tranvías para el pueblo de México*, México, Alianza de Tranviarios de México, 1945, p. 55-59.

desleales y traidores a la causa. El objeto perseguido con esta maniobra del comité central de la alianza consistía en que esa comisión asesorara a los dirigentes y también para poder vigilar de cerca a los llamados “judas tranviarios”, y ejercer en algunos de ellos una labor de convencimiento. Aun cuando no logró del todo cumplir con sus finalidades, la “comisión asesora” dictó algunos acuerdos importantes, entre otros los que siguen: a) Que la Compañía de Tranvías no debería volver a manejar sus bienes en razón de la política destructora de esa misma fuente de trabajo; b) Que los trabajadores unidos deberían luchar por cuanto medio tuviesen, con el fin de que el gobierno aceptara la creación de una empresa de servicio público descentralizado, como la única fórmula que garantiza plenamente la consolidación de la fuente de trabajo y de los derechos de los trabajadores y c) Los trabajadores no aceptarían que la compañía se transformara en una especie de cooperativa o en otra organización que disfrazara o encubriera a la misma empresa.⁶⁴

El último acuerdo tuvo como origen el rumor que insistentemente circuló de que el negocio de tranvías se manejaría por una cooperativa de participación estatal, rumor nacido de una afirmación del licenciado Rojo Gómez. Esta forma de organización poco deseada por los trabajadores fue motivo para que los divisionistas encabezados por Antonio L. Espino, de las oficinas, y Alberto Mondragón, de talleres, recrudecieran sus ataques contra los dirigentes de la alianza. Éstos, en una entrevista tenida con el presidente Ávila Camacho, le expusieron deseaban la pronta resolución del conflicto y para ello propusieron dos puntos concretos: el primero consistía en que el gobierno debería responsabilizarse con los trabajadores, creando una empresa de servicio público descentralizada y, segundo, que el propio gobierno invirtiera \$11 000 000.00 en la compra de carros nuevos, en la reparación de vías y en otros renglones de urgencia. El presidente prometió estudiar su petición y resolver lo más adecuado.⁶⁵

Manuel Moreno Torres, técnico capaz y dinámico al frente de la empresa, comenzó a hacer sentir en ella muy pronto su acción. De

⁶⁴ Para contrarrestar la labor de Espino, Mondragón y socios, escuchados tras un grupo denominado Oposición Revolucionaria de Tranviarios, los dirigentes leales crearon el Frente Unificador de Tranviarios, encargado de hacer una labor de orientación. A fines de mayo de 1945 la Oposición Revolucionaria de Tranviarios con algunos refuerzos se transforman en Bloque Tranviario Defensor de la Fuente de Trabajo. La obra divisionista de Espino, Mondragón y sus asociados, llevada hasta el seno de las grandes centrales obreras, la CTM y la Federación de Trabajadores del Distrito Federal, hizo que la alianza tuviera que separarse de ellas.

⁶⁵ *Presentación en síntesis...*, p. 38-40.

la ex cooperativa de tranviarios de Guadalajara adquirió varios carros que después de reparados comenzaron a prestar un buen servicio; amplió la red existente con la construcción de nuevos tramos de vía y reconstruyó otros muchos; compró maquinaria para los talleres y con los pocos elementos con que contaba demostró la posibilidad de reorganizar el servicio.

El 29 de mayo de 1945, con el fin de promover la solución al problema tranviario que se alargaba, ordenó se efectuara un paro, que motivó que el presidente de la República recibiera el 1 de junio a los representantes de los trabajadores y a su asesor jurídico, conviniendo con ellos, en principio, en crear una empresa descentralizada. La acción de la alianza en este tiempo fue eficaz, rápida y bien concertada. Sabedores sus dirigentes de que el fin de la guerra mundial estaba próximo y que con ello se derogarían las leyes de emergencia y, por otra parte, que se acercaba un cambio de régimen y que por tanto era necesario reafirmar las conquistas hechas, hicieron saber a sus agremiados que, en caso de que se derogaran las leyes de emergencia, la empresa podría volver. Recordáronles también que al ocuparse el sistema de tranvías, firmaron con la compañía un convenio que contenía dos condiciones: a) el movimiento de la huelga quedaría en suspenso; y b) quedaría en vigor el contrato de trabajo anterior, con las modificaciones administrativas que con acuerdo mutuo se hicieron. En caso de vuelta de la empresa, recordaban, su conducta debería ser la siguiente: a) vuelta automática al estado de huelga; b) sostenimiento del pliego de peticiones original; c) aumento a cada trabajador de \$5.00 en su salario, pudiendo aceptar hasta tres; y d) no se permitiría por ningún motivo el alza de los pasajes. En el caso de que estas condiciones no fueran aceptadas por los patrones, los obreros lucharían por desalojarlos de la dirección del negocio en definitiva.

Como habían pensado los obreros, a fines de septiembre diversas leyes de emergencia fueron derogadas, entre otras la que afectaba el sistema tranviario. El gobierno, en una comunicación dirigida a la Compañía de Tranvías le señalaba el 30 de ese mes a las 18:00 horas para que recibiera de la dirección por él nombrada sus bienes. La alianza convocó para ese mismo día a las 16:00 horas a una asamblea general, con el fin de que la compañía recibiera sus bienes, forzara a concluir el estado de huelga y además desconociera los acuerdos tomados con la dirección a cargo del ingeniero Moreno Torres. En dicha asamblea, apostáronse los elementos opositoristas y trataron de distraer la atención de los obreros, lanzando cargos infundados contra sus dirigentes, tendiendo con ello a que no se

presentaran en las oficinas de la compañía y ésta pudiera ocuparlas sin oposición alguna. Pese a las amenazas de ellos, Alejandro Vega, Solís, Alatorre y otros más, así como el licenciado Pavón Flores, salieron de la asamblea que les secundó valientemente y fueron a las oficinas de la compañía para impedir que sus directores tomaran posesión de sus bienes. Éstos, detenidos por grupos de obreros apostados a las puertas, no pudieron sino entrar a la sala de la gerencia a tomar simbólicamente posesión de sus bienes, pero no a las oficinas de la tesorería. Cerca de las 20:00 horas, los empresarios abandonaron las oficinas y a las 24:00 horas de ese mismo día se plantó de nuevo la bandera de huelga.

Cuatro días después, en el zócalo, se efectuó un imponente mitin de masas obreras solidarias con los tranviarios, los cuales solicitaban la eliminación definitiva de la Compañía de Tranvías.

Ante esos hechos que no sólo perjudicaban a las partes en pugna, sino que afectaban a la población toda de la capital de la república, el presidente Ávila Camacho, en un decreto expedido el 5 de octubre de 1945 en el que hizo diversas consideraciones de orden moral, social, económico y político, volvió a ordenar la ocupación administrativa de los bienes de la compañía en una forma transitoria y durante el tiempo indispensable para resolver el problema de fondo. Un comité de transportes, constituido por representantes del Departamento del Distrito Federal, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, la propia Compañía de Tranvías, las Organizaciones camioneras del Distrito Federal y las organizaciones de trabajadores de tranvías y camiones, debería abocarse al estudio del problema de los transportes, “tanto por lo que toca a la mejoría del equipo, a la coordinación que debe haber entre todos los sistemas de transportación existentes, a las reglas de tránsito, a las tarifas, como a todas las demás cuestiones que se relacionan con este servicio público, para que se propongan los puntos de solución adecuada”.⁶⁶

⁶⁶ El Decreto aparecido en el tomo CLII, n. 31, del *Diario Oficial* del sábado 6 de octubre de 1945, dice como sigue:

MANUEL ÁVILA CAMACHO, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed:

“Que con fundamento en los artículos 5o., 23, fracción I de la Ley Orgánica del Distrito Federal, y 7o. de la Ley Reglamentaria de dicha fracción; y

CONSIDERANDO:

Que es atributo propio de la autoridad de los servicios públicos, cuya naturaleza por esencia es su continuidad; consecuentemente, el Estado tiene la obligación de vigilar y promover las medidas que sean necesarias para asegurar dicha continuidad en bien de los intereses colectivos.

Que la reanudación del movimiento de huelga en el servicio de transportes eléctricos ha colocado en grave situación a la población del Distrito Federal, no sólo por la falta del servicio que presta, sino por la sobrecarga e insuficiencia de los autotransportes, que se ven en peligro de desaparecer si continúa la interrupción de los transportes eléctricos.

Que sin perjuicio del estado de huelga existente, dados los intereses de la sociedad, cuya salvaguardia corresponde al Estado, y atendiendo a la suma gravedad del problema, que se ha tratado de solucionar por todos los medios posibles por la Secretaría del Trabajo y por el Gobierno del Distrito Federal, y ante la perspectiva de que la paralización del servicio se prolongue por tiempo indefinido, el Gobierno estima necesario proceder a tomar las medidas que el caso amerite en orden a procurar la inmediata reanudación del servicio de tranvías, en tanto se resuelve en definitiva el problema en su fondo bajo un régimen que garantice y proteja los intereses del público.

Que el problema de transportes de pasajeros en el Distrito Federal ha venido adolecido de graves deficiencias que el Gobierno no había podido afrontar con motivo de las consecuencias de la guerra, pero al terminar ésta procede dictar medidas enérgicas que tiendan a renovar el equipo, a mejorar el servicio, a revisar los sistemas de tarifas, a armonizar los diversos sistemas de transportación y a resolver en resumen todos los problemas que directa o indirectamente se relacionen con este servicio público.

Que ha sido norma característica del Gobierno de mi cargo no sólo respetar, sino proteger vigorosamente la propiedad privada, razón por la cual se considera como una anomalía intervenir en ella, pero cuando ésta se encuentra frente a los intereses del público y agrava la situación, el Estado no puede permanecer indiferente y se ve obligado a ocupar con carácter esencialmente transitorio, la propiedad de los particulares para proteger los intereses de la comunidad.

Que esta facultad está establecida en el artículo 7o. de la ley que reglamenta la fracción I del artículo 23, capítulo 3o. de la Ley Orgánica del Gobierno del Distrito Federal, cuando lo autoriza para dictar las medidas necesarias que impidan la suspensión o interrupción de los servicios públicos, inclusive la medida de ocupar o intervenir administrativamente su explotación por lo que con fundamento en tal disposición, he tenido a bien dictar el siguiente

DECRETO:

ARTÍCULO 1o.-Se decreta la ocupación administrativa de todos los bienes muebles e inmuebles, servicios auxiliares, accesorios y dependencias del Servicio de Autotransportes Eléctricos en el Distrito Federal, destinados directa e indirectamente a la prestación de dicho servicio.

ARTÍCULO 2o.-La ocupación a que se refiere el artículo anterior, la llevará a cabo el Gobierno del Distrito Federal, a cuyo efecto nombrará un interventor con todas las facultades de administrador general, a fin de que preste el servicio público de transportes eléctricos, de acuerdo con las normas reglamentarias establecidas, procurando la mayor satisfacción de las necesidades colectivas.

ARTÍCULO 3o.-La medida de ocupación no afecta de manera alguna el conflicto obrero-patronal, planteado entre los trabajadores y la Empresa de Tranvías, por lo que se dejan a salvo los derechos, acciones y excepciones de ambas partes.

ARTÍCULO 4o.-La ocupación que se ordena en este decreto es transitoria y durará el tiempo indispensable para resolver el problema de fondo que ha motivado la situación anormal que actualmente prevalece.

ARTÍCULO 5o.-Se constituye un Comité de Transportes para el Distrito Federal, con las siguientes representaciones unitarias: Gobierno del Distrito Federal, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Compañía de Tranvías de México, S. A., Orga-

La Junta Federal de Conciliación y Arbitraje calificó la huelga existente por considerarla como continuación de la iniciada el 3 de febrero, pese a las protestas del apoderado de la compañía, licenciado Carlos Declaud. Manuel Moreno Torres volvió a encargarse de la dirección de la compañía. Más tarde se hablaría de una labor de planificación del sistema tranviario que respondiera a las exigencias de la metrópoli, y de la compra de equipo moderno.⁶⁷

nizaciones Camioneras del Distrito Federal, Trabajadores de la Compañía de Tranvías de México, S. A., y Trabajadores de los Camiones de México.

ARTÍCULO 60.- El Comité a que se refiere el artículo anterior, y que deberá estar integrado por técnicos en la materia, hará en el plazo más breve posible, un estudio del problema de los transportes, tanto por lo que toca a la mejoría del equipo a la coordinación que debe haber entre todos los sistemas de transportación existentes, a las reglas de tránsito, a las tarifas, como a todas las demás cuestiones que se relacionen con este servicio público, para que se propongan los puntos de solución adecuada.

TRANSITORIOS:

I. El presente Decreto entrará en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial* de la Federación, y dejará de surtir sus efectos todas las disposiciones, que se hayan expedido con anterioridad, relativas a esta materia.

II. Continúan en vigor los acuerdos dictados por el propio Ejecutivo, concediendo subsidios a la Dirección de Transportes Urbanos y Suburbanos del Distrito Federal, que actuó durante el período de emergencia.

“En cumplimiento de lo dispuesto en la fracción I del artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y para su debida publicación y observancia, expido el presente Decreto en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en México, a los cinco días del mes de octubre de mil novecientos cuarenta y cinco.—Manuel Ávila Camacho.—Rúbrica.—Cúmplase: El Gobernador del Distrito Federal. Javier Rojo Gómez.—Rúbrica.—Al C. Lic. Primo Villa Michel.—Secretario de Gobernación.—Presente.”

⁶⁷ *Vid. El Nacional*, México, 3 de enero de 1946. En un boletín girado al final de esta fase del conflicto, el comité central de la alianza declaraba:

“1o. Nuestra huelga que hoy volvemos a suspender, está perfectamente consolidada; la declaración de la Junta dos de la Federal de Conciliación y Arbitraje, reconoce que el último movimiento es continuación del que ya estaba clasificado de legal, poco después del 3 de febrero de este año. 2o. La primera consecuencia es que se pague a los trabajadores los salarios caídos correspondientes a los días primero al seis de octubre de este año (Punto concedido por el Ing. Moreno Torres). 3o. En el artículo cuarto del Decreto de ocupación que transcribimos se dice que la ocupación es transitoria, ‘que durará el tiempo indispensable para resolver el *problema de fondo*’ consistente en el desenvolvimiento de la fuente de trabajo a través de fuertes inversiones que consoliden los ingresos actuales ante los problemas de la post-guerra, implantación de la Empresa descentralizada y lograr posteriores aumentos de salarios”.

En *El Economista*, del 11 de enero de 1946, la Compañía de Transportes publicó unas declaraciones que muestran su punto de vista ante el conflicto. Ellas dicen:

“La Compañía de Tranvías de México es una empresa canadiense constituida de acuerdo con las leyes del Canadá y que viene operando en México desde 1907, después de haber cumplido, para ese fin, con todos los requisitos de las leyes de la República Mexicana y desde esa fecha el mejor servicio posible, en condiciones a veces sumamente difíciles.

“Esta Compañía no ha repartido dividendos a sus acciones desde 1913 y debido al insuficiente producto de las tarifas, las cuales no han sido aumentadas desde hace más de 25 años, no ha obtenido un rendimiento razonable sobre el valor de sus propiedades, puestas al servicio del público, y no ha podido ni aun cubrir durante muchos años la cantidad mínima de depreciación que ordinariamente incluyen en sus gastos de operación Empresas similares, con excepción del año de 1944, en que sus ingresos fueron suficientes para este fin y por razones que a continuación se indican. Sin embargo, esta Compañía no ha economizado esfuerzo alguno y ha empleado todos sus recursos disponibles con objeto de mantener el equipo en el mejor estado posible de conservación.

“El Gobierno, en diferentes ocasiones, ha reconocido la difícil situación económica de esta Empresa. Por ejemplo, en 1941, con el fin de obligar a la Compañía a aumentar los salarios de los trabajadores en más de un millón de pesos, se tuvieron que tomar las siguientes medidas:

“1.-Una reducción del costo de la energía eléctrica en cantidad aproximada de \$400,000.00 al año.

“2.-Una orden que recibió del Gobierno del Distrito Federal para reducir los gastos de mantenimiento de las propiedades de la Empresa, en \$ 450,000.00 al año.

“3.-Un aumento de \$0.25 en el precio de los abonos.

Subsecuentemente, en 1943, con el fin de obligar a la Compañía otra vez a aumentar los salarios en \$ 1.150,000.00 al año, aproximadamente, el Gobierno tuvo que otorgarle un subsidio igual a la cantidad de impuestos que la Compañía pagaba al Gobierno del Distrito Federal y al Gobierno Federal.

“Esta difícil situación económica se debe a que la Secretaría de Comunicaciones durante muchos, y en los últimos años el entonces Departamento del Distrito Federal, se negaron sistemáticamente a permitir a la Compañía que aplicara la tarifa mínima de 15 centavos a que tiene derecho, de acuerdo con su concesión, y se debe también al aumento de los gastos por concepto de salarios, materiales y otras prestaciones.

“Por lo tanto, esta Compañía no puede aceptar ser la responsable de la situación en que el mismo Gobierno del Distrito Federal la ha colocado, al rehusarse constantemente a permitir que la Compañía ponga en vigor las tarifas que está autorizada a cobrar, de acuerdo con sus concesiones.

“Otra consecuencia de la difícil situación económica en que el Gobierno del Distrito la ha colocado, es la de no haber podido restablecer su crédito, con objeto de obtener los fondos que desde hace tiempo hubiera deseado invertir para hacer mejoras y ampliaciones del equipo. Aun en el supuesto, de que la Compañía hubiera tenido el crédito necesario o los fondos disponibles, no hubiera podido adquirir carros nuevos y cierta clase de equipo en los Estados Unidos o en el Canadá, durante los seis años que ha durado la guerra.

“Pero no obstante la difícil situación de la Empresa, cuando el contrato colectivo terminó en enero de 1945 los trabajadores pidieron un aumento de salarios de \$ 5.00 diarios cada uno, representando un gasto anual de \$ 7500.000 más otros beneficios y prestaciones que en total hubieran aumentado los gastos de la Empresa en 12 millones de pesos, siendo que entonces los ingresos brutos de la Compañía sumaban 18 millones de pesos.

“Cierto es que los ingresos han aumentado durante los últimos 3 ó 4 años, esto debido a la escasez de camiones de pasajeros, a la falta de refacciones y al constante aumento de la población en el Distrito Federal; pero esta Compañía no ha considerado que ese aumento fuese una base segura para incurrir en nuevas obligaciones, sabiendo de antemano que cuando los nuevos autobuses comiencen a operar, sus intereses gradualmente decrecerán.

Diversas concentraciones de trabajadores realizadas en la plaza mayor y algunos paros efectuados en el mes de noviembre sirvieron a los dirigentes tranviarios para hacer conocer sus puntos de vista respecto a la solución del problema que tanto les afectaba. En uno de ellos, el licenciado Mario Pavón Flores planteó, ante la negativa de la compañía para llegar a un arreglo satisfactorio, que las vías que se tenían ante ella eran: expropiar a la compañía por entero sus

“Las propiedades de la Empresa han sido intervenidas con el pretexto de dar fin a las huelgas que estallaron en tres diversas ocasiones: a principios del mes de febrero, a principios del mes de octubre y a fines del mes de diciembre, todos ellos del año próximo pasado. La última de las intervenciones mencionadas se hizo sin que tomara parte alguna en ella la Compañía y se ordenó por el tiempo que requiriera la tramitación administrativa de caducidad de las concesiones (artículo 4/o. del decreto publicado en el Diario Oficial de fecha 2 de enero del año en curso).

“La Compañía anticipándose a la difícil situación que se le iba a presentar al expirar el contrato colectivo de trabajo en enero de 1945, desde fines del año de 1944, solicitó del entonces Departamento del Distrito Federal el que se le autorizara aplicar la tarifa mínima de 15 centavos, a que tiene derecho, de acuerdo con su concesión (autorización que le fue negada) y en la inteligencia de que sobre dicha base podría aumentar los salarios de sus trabajadores en una forma razonable.

“El Secretario General de Gobierno del Distrito convocó a una conferencia de los representantes de la Compañía y de los trabajadores para el domingo 30 de diciembre de 1945. El mismo día la Compañía hizo un ofrecimiento sobre la base de que se le permitiera cobrar los quince centavos por pasaje a que está autorizada, de acuerdo con su concesión, pero renunciando a toda utilidad para sus accionistas durante dos años, comprometiéndose a lo siguiente:

“1.-A aceptar el aumento de salarios de \$ 2.00 por día otorgado por el Interventor que tomó posesión de las propiedades de la Compañía en febrero de 1945, aceptando también todas las repercusiones del aumento y los beneficios sociales, que en total representaban un gasto anual de \$ 3 300 000.00 o sea un aumento en los salarios del 33 por ciento.

“2.-A firmar un contrato colectivo sobre esa base y sin modificación alguna durante el período de dos años.

“3.-A invertir en mejoras del equipo, dentro del período de dos años, todo el dinero sobrante, después de pagar los gastos ordinarios de operación, en la inteligencia de que se igualaba el precio del pasaje en los dos medios de transporte, o sea en el de tranvías y en el de autobuses o camiones de pasajeros, entonces la cantidad que estaría en condiciones de invertir, sería mayor de 10 millones de pesos y —probablemente podría llegar hasta 15 millones de pesos.

“Este ofrecimiento fue rechazado sin ninguna discusión; y al día siguiente, o sea el 31 de diciembre último, la Compañía recibió un oficio del Gobernador del Distrito Federal en el que se le decía que habiendo incurrido esta Empresa en ciertas causas de caducidad de las concesiones, se le concedía un plazo de 30 días hábiles para que presentara las pruebas y defensas que a sus derechos conviniera. No puede considerarse, por lo tanto, que se haya declarado la caducidad.

“A este respecto debemos decir que la Compañía ha cumplido con todo lo estipulado en sus concesiones y que no ha violado ley alguna, por lo que aprovechará todos los recursos legales de defensa de que dispone, de acuerdo con las leyes de la República; y ya está preparando su defensa, confiada en que se le hará justicia.”

bienes o declarar caducas sus concesiones, fundando esta última en diversas fracciones de la Ley Orgánica del Distrito Federal.

La alternativa planteada al Estado era grave; o devolvía los bienes a la compañía y por tanto hacía cesar la ocupación, en cuyo caso la alianza reanudaría la huelga como era de ley, o el gobierno aplicaba las medidas que le aconsejaban los técnicos que él mismo había puesto al frente del servicio. La huelga, con sus funestas consecuencias para la tranquilidad y servicios de la capital, así como para la economía de 4000 familias tranviarias, fue un argumento de fuerza esgrimido con habilidad por los líderes tranviarios. No obstante ello, por decreto del 27 de diciembre el gobierno ordenó se levantara la ocupación administrativa y se devolvieran a la compañía sus bienes.⁶⁸

La consecuencia de esa disposición fue la reanudación de la huelga que se efectuó por disposición de la alianza el 29 de diciembre a las 18:00 horas. Ante esa situación, el presidente de la República dictó con fecha 31 de diciembre un decreto que fue el inicio de la caducidad de las concesiones y el cual dice:

Manuel Ávila Camacho, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed:

Que con fundamento en los Artículos 5o. y 23 de la Ley Orgánica del Gobierno del Distrito Federal y 7o. de la Ley que reglamenta la fracción I del artículo 23, capítulo III de la mencionada Ley Orgánica, y reforma y adiciona el capítulo VI sobre Servicios Públicos de la propia Ley, y

CONSIDERANDO:

I: Que el Servicio de transportes eléctricos en el Distrito Federal ha sufrido, durante el año de 1945, tres interrupciones con grande perjuicio para la población del Distrito Federal, dos de cuyas suspensiones el Gobierno ha tenido que remediar mediante la ocupación administrativa del sistema, con el doble objeto de permitir la continuidad del servicio para proteger los intereses del público y al mismo tiempo para dar oportunidad a las partes en conflicto para dirimir sus dificultades;

II: Que no obstante las medidas tomadas en el tiempo transcurrido se ha realizado nuevamente una tercera suspensión del servicio con amenaza de que esta situación prevalezca por tiempo indefinido agravando las circunstancias del problema, ya que independientemente de afectar los intereses del público se merma en forma considerable la capacidad económica de la empresa y las condiciones de eficiencia del equipo que está destinado a la prestación de un servicio público;

⁶⁸ *Diario Oficial*, México, 28 de diciembre de 1945.

III: Que ante situación tan grave, el Estado no puede permanecer en situación de indiferencia y tiene la obligación de adoptar las medidas necesarias para resolver en su fondo una situación tan perjudicial para la colectividad, aun cuando con ello se afecten intereses particulares que contrarían su política general de protección a los mismos por la que el Gobierno ha venido propugnando;

IV: Que por las razones indicadas y, además, por las que en el caso concurren, se considera que deben iniciarse medidas tendientes a resolver en el fondo las afectaciones existentes que la comunidad sufre con las frecuentes interrupciones del servicio y para lo cual ya se ha notificado a la Empresa que a juicio del Gobierno existen causas que dan motivo a declarar la caducidad de las concesiones de que goza para prestar el servicio de transportes eléctricos en el Distrito Federal;

V: Que el procedimiento que la Ley establece para la tramitación de la declaración de caducidad de las concesiones requiere el transcurso de un lapso durante el cual el Gobierno no puede permitir que continúe interrumpido el servicio, por lo que, sin prejuzgar los resultados de la tramitación administrativa de caducidad, he tenido a bien expedir el siguiente

DECRETO:

Artículo 1/o. Se decreta la ocupación administrativa de todos los bienes muebles e inmuebles, servicios auxiliares, accesorios y dependencias del Servicio de Autotransportes Eléctricos en el Distrito Federal, destinados directamente e indirectamente a la prestación de dicho servicio.

Artículo 2/o. La ocupación a que se refiere el artículo anterior, la llevará a cabo el Gobierno del Distrito Federal, a cuyo efecto nombrará un interventor con todas las facultades de administrador general, a fin de que preste el servicio público de transportes eléctricos de acuerdo con las normas reglamentarias establecidas, procurando la mayor satisfacción de las necesidades colectivas.

Artículo 3/o. La medida de ocupación no afecta de manera alguna el conflicto obrero-patronal planteado entre los trabajadores y la Empresa de Tranvías, por lo que se dejan a salvo los derechos, acciones y excepciones de ambas partes.

Artículo 4/o. La ocupación que se ordena en este Decreto durará por el tiempo que requiera la tramitación administrativa de caducidad de las concesiones del servicio de transportes eléctricos del Distrito Federal, cualquiera que sea el sentido en que se resuelva.

TRANSITORIOS:

I. El presente Decreto entrará en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de la Federación*, y dejarán de surtir sus efectos todas las disposiciones que se hayan expedido con anterioridad, relativas a esta materia.

II. Continúan en vigor los acuerdos dictados por el propio Ejecutivo, concediendo subsidios a las administraciones Estatales que actuaron durante las dos últimas ocupaciones administrativas.

Dado en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en México, a los treinta y un días del mes de diciembre de mil novecientos cuarenta y cinco. Manuel Ávila Camacho. Rúbrica.—Cúmplase: El Gobernador del Distrito Federal. Javier Rojo Gómez. Rúbrica.—Al C. Lic. Primo Villa Michel, Secretario de Gobernación. Presente.⁶⁹

En la misma fecha, el Gobierno del Distrito Federal envió la siguiente comunicación a la Compañía de Tranvías de México, S. A.

No. 875
México, D. F., a 31 de diciembre de 1945.
C. Carlos Duclaud, apoderado de la Cía. de FFCC. del Distrito Federal de México, S. A. y Compañía de Tranvías de México, S. A. (Cía. Ltda. de Tranvías Eléctricos de México, S. A.)

C i u d a d .

De conformidad con lo que dispone el artículo 17 de la Ley que reglamenta la fracción I del artículo 23, capítulo III de la Ley Orgánica del Gobierno del Distrito Federal y reforma y adiciona el capítulo VI sobre Servicios Públicos de la misma Ley, notifico a usted que su representada y las Compañías cuyas concesiones explota, han incurrido en las siguientes causas de caducidad de las concesiones que les fueron otorgadas para explotar el servicio de transportes eléctricos en el Distrito Federal:

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

2/a. Por no prestar el servicio de manera uniforme, regular y continuo, según se detallan en el anexo número dos.

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

4/a. Por haber interrumpido el servicio sin causa justificada y sin previa autorización del Gobierno, como se comprueba con las copias certi-

⁶⁹ *Diario Oficial*, México, 2 de enero de 1946.

ficadas expedidas por las Autoridades del Trabajo declarando lícitas las huelgas llevadas a cabo en un período de cinco años a la fecha.

5/a. Por pertenecer las Compañías que usted representa al trust extranjero conocido con el nombre de “Sofina” y “Amitas”, como podrá verse por las copias que se adjuntan.

De conformidad con el artículo 14 de la Ley al principio mencionada, las causas de caducidad que antes se han enumerado se encuentran comprendidas de la primera a la tercera, fracción I de dicho artículo 14; la cuarta en la fracción VI del mismo artículo y la quinta en la fracción VIII de la misma disposición. En consecuencia, este Gobierno estima que es llegado el caso de declarar la caducidad de las concesiones otorgadas para la explotación del servicio de transportes eléctricos en el Distrito Federal, y al efecto, de conformidad con la fracción I del citado artículo 17 del ordenamiento invocado, se le hace a usted formal notificación por haber incurrido en las causas de caducidad que se han mencionado y se le concede un plazo de treinta días hábiles a partir de la fecha en que reciba la presente notificación, para que presente las pruebas y defensas que a sus derechos convengan.

Cuando el Gobierno ha tomado la determinación que se contiene en este oficio, lo ha hecho obligado por las circunstancias que en este caso existen. La política gubernamental ha sido uniforme en el sentido de respetar y proteger la propiedad de los particulares, pero también es su obligación ineludible amparar los intereses del público.

Ahora bien, en tres distintas ocasiones se ha provocado el conflicto de trabajo entre esa Empresa y sus trabajadores que ha tenido como resultado otras tantas paralizaciones del servicio que prestan a la población. En ellas, el Gobierno se vio precisado a intervenir el sistema con el doble objeto de no paralizar la transportación del público y de dar oportunidad a las partes que dirimieran sus dificultades, que conforme a la Ley tienen competencia para resolver esta clase de conflictos. A pesar de ello, no solamente no se ha logrado nada en este sentido, sino que la situación se ha agravado por el hecho de que la paralización independientemente de aceptar los intereses del público, merma en forma considerable la capacidad económica de la empresa y las condiciones de eficiencia del equipo y, finalmente también existe la amenaza de que esta situación prevalezca por mayor tiempo agravando todavía más los hechos a que se hace referencia. Ante esta situación de gravedad indudable, el Gobierno se ve obligado a tomar una determinación que, aunque contraria a sus propósitos de que los particulares manejen libremente y con garantías debidas sus intereses, está amparada por la ley y justificada por una necesidad inaplazable.

Atte.—El Gobernador del D. F. Lic. Javier Rojo Gómez.⁷⁰

⁷⁰ *Defensa que presentan...*, p. 9-11.

Ante ese decreto, que satisfacía sus exigencias, los trabajadores acordaron levantar la huelga, después de convenir con la Administración General del Servicio de Transportes Eléctricos varios puntos que normarían sus relaciones. Esos puntos fueron los que siguen:

1/o. La Alianza de Tranviarios de México conviene con el Administrador General del Servicio de Transportes Eléctricos del D. F., en reanudar a la mayor brevedad posible dicho servicio, dejando suspenso el movimiento de huelga que estalló a las dieciocho horas del día tres de febrero del año próximo pasado y que se ha reanudado en dos ocasiones, con fecha primero de octubre y veintinueve de diciembre del año pasado, cuya suspensión durará el tiempo indispensable para que el Gobierno del Distrito Federal concluya la tramitación del expediente administrativo de cancelación de concesiones a la Compañía de Tranvías de México, S. A., sin que tanto dicha suspensión como las condiciones aquí convenidas afecten en manera alguna las acciones que la Alianza tiene pendientes o que pudiera tener en contra de la Compañía mencionada, por lo que se refiere a la revisión del contrato de trabajo y el movimiento de huelga a que se viene haciendo referencia.

2/o. La Alianza de Tranviarios de México conviene en que sus relaciones de trabajo con el Administrador del Servicio de Transportes Eléctricos del D. F., se rijan por las estipulaciones contenidas en este convenio. Sin lesionar los derechos de los trabajadores, las partes se pondrán de acuerdo sobre las medidas administrativas necesarias para mejorar la prestación del servicio y elevar la eficiencia de los trabajadores.

3/o. Sin que se trate de un nuevo contrato colectivo o del contrato colectivo en revisión, la Alianza y el Administrador registrarán sus relaciones de trabajo por las disposiciones contenidas en las cláusulas del contrato colectivo de fecha veintiuno de enero de mil novecientos cuarenta y tres, con las modificaciones que la propia Alianza y la Compañía de Tranvías de México, S. A. aprobaron ante la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, cuyas cláusulas y cuyo contrato colectivo sólo se mencionan para facilitar la referencia y no transcribir las disposiciones que contiene.

4/o. Las partes están de acuerdo en que continúen en vigor los convenios especiales firmados durante las dos ocupaciones administrativas anteriores.

5/o. El Administrador del Servicio de Transportes Eléctricos del D. F. conviene en conceder un aumento en los salarios de los trabajadores de sesenta pesos mensuales a cada uno y de treinta pesos mensuales a los aprendices. Dichos aumentos se harán sobre los salarios que percibían los trabajadores antes de la primera ocupación de emergencia. Queda convenido expresamente que dicho aumento de salarios no tendrá repercusión de ninguna naturaleza por lo que se refiere a las prestaciones derivadas de las disposiciones contractuales que refiere la cláusula tercera,

tales como horas extras, jubilaciones, seguro social, salarios de emergencia, compensación por antigüedad, etc., a excepción del pago de vacaciones y permisos por enfermedades profesionales y no profesionales. Este aumento tampoco podrá ser motivo para reducir las compensaciones de emergencia al salario insuficiente que gozan en la actualidad los trabajadores, agregadas a sus salarios.

6/o. El aumento de salarios a que se refiere la cláusula anterior, comenzará a regir a partir de las dieciocho horas del día veintinueve de diciembre del año próximo pasado.

7/o. El Administrador del sistema de Transportes Eléctricos del D. F. pagará a los trabajadores huelguistas una cantidad igual al importe de los salarios que han dejado de percibir durante la segunda reanudación de su huelga. Asimismo pagará a los trabajadores las cantidades a que tengan derecho, que hayan quedado pendientes de liquidación durante la ocupación anterior.

8/o. La Alianza se obliga a continuar dando su más amplia colaboración para que todos sus agremiados presten sus servicios en las mejores condiciones de eficiencia y disciplina, con el propósito de conservar y mejorar la fuente de trabajo, y de prestar un buen servicio al público.

9/o. Este convenio estará en vigor por setenta y cinco días hábiles contados a partir de la fecha del mismo y será prorrogable por mutuo consentimiento de las partes. Leído este documento lo ratificaron los que en él intervinieron, en la inteligencia de que deberá ser ratificado ante la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje para que, a petición de las partes, sea elevado a la categoría de laudo y surta todos sus efectos legales.

Alejandro Vega. José Alatorre. José María Solís. Silvano Avena.⁷¹
 (Rúbrica). (Rúbrica). (Rúbrica). (Rúbrica).

La empresa, ante esa decisión, interpuso el 16 de enero de 1946 amparo ante el Juzgado Primero de Distrito en materia administrativa, a cargo del licenciado Ponciano Hernández Ortega, contra actos del H. Congreso de la Unión, del C. Presidente de la República y del C. Gobernador del Distrito Federal, recurso que se le concedió a la compañía el día 18 a reserva de ventilar dicho amparo en su fondo. El 12 de abril el juez Hernández Ortega concedió a la compañía de tranvías la suspensión definitiva de los actos reclamados para el efecto de que no se continuara la tramitación del expediente de caducidad, mientras no se resolviera en definitiva sobre el fondo del amparo. Otro amparo fue solicitado por la empresa ante el mismo funcionario el 22 de abril, y

⁷¹ *Presentación en síntesis...*, p. 51-53.

el 29 el presidente de la República pidió a la Suprema Corte de Justicia de la Nación la revisión de la sentencia del Juez Primero de Distrito. El 13 de mayo, nuestro Supremo Tribunal revocó el fallo del juez Hernández Ortega, con lo cual las cosas volvieron al estado en que se encontraban, pudiendo por lo tanto el Departamento del Distrito Federal continuar el procedimiento de cancelación de concesiones, en tanto se entraba en el fondo del amparo.

Dado que se consideró que el servicio de tranvías de la ciudad de México era indispensable para la colectividad, el gobierno finalmente canceló las concesiones y creó una entidad denominada Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, entidad descentralizada encargada de administrar y organizar debidamente esos servicios. El desarrollo del Servicio de Transportes Eléctricos queda ya fuera de estas notas y constituye de por sí capítulo aparte.