

Sociológica, año 19, número 55, mayo-agosto de 2004, pp. 155-198
Fecha de recepción 21/01/04, fecha de aceptación 17/03/04

El conflicto obrero-patronal y la estatización del servicio de tranvías en el Distrito Federal (1940~1952)

*María Cristina Sánchez-Mejorada F.**

RESUMEN

En los años cuarenta los problemas para la operación y el mantenimiento del transporte en el Distrito Federal eran muy severos, debido fundamentalmente al crecimiento poblacional y a los efectos del conflicto bélico. Esta situación evidenció la confrontación entre los intereses particulares o privados y el interés general o público y obligó al Estado a intervenir para regular y dirimir los conflictos derivados de esta contradicción. El objetivo de este artículo es reconstruir el proceso y los conflictos que llevaron a la estatización del servicio de tranvías, analizando la intervención estatal y, en general, el papel de los diversos actores en la definición y resolución del problema.

PALABRAS CLAVE: transporte en el Distrito Federal, conflictos obrero patronales, compañía de tranvías, alianza de tranviarios, intervención estatal, prácticas corporativas y estatización del servicio.

ABSTRACT

In the 1940s, the operation and maintenance of transportation in Mexico City's Federal District were plagued by severe problems mainly because of population growth and the effects of the war. This brought out the confrontation between private interests and the general or public interest and forced the state to intervene to regulate and solve the conflicts arising out of this contradiction. The aim of this article is to reconstruct the process and the conflicts that led to streetcars becoming publicly owned, analyzing state intervention and in general the role of the different actors in defining and solving the problem.

KEY WORDS: transportation in Mexico City's Federal District, worker-management conflicts, streetcar company, streetcar workers alliance, state intervention, corporate practices, state-managed service.

* Profesora-investigadora del Departamento de Sociología y de la Maestría en Planeación y Políticas Metropolitanas de la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco, Av. San Pablo 180, col. Reynosa Tamaulipas, C.P. 02200, México D.F. Correo electrónico: mcsf@correo.azc.uam.mx



EL CONTEXTO

EL 7 DE JULIO DE 1940 se llevaron a cabo las elecciones presidenciales en un clima de franca tensión debido, fundamentalmente, a la polarización de las fuerzas políticas en torno a Manuel Ávila Camacho, candidato del Partido de la Revolución Mexicana, y Juan Andrew Almazán, candidato del Partido Revolucionario de Unificación Nacional. Aunque no se sabe con certeza quién ganó las elecciones, el triunfo se le reconoció al Partido de la Revolución Mexicana, pero a pesar de ello la tensión y los problemas poselectorales se diluyeron, en buena medida, porque el cardenismo había dotado al Estado mexicano de un instrumental político y jurídico capaz de cohesionar y normar las demandas sociales. Los cambios en el cardenismo derivaron en la institucionalización de los movimientos sociales que se expresaron en la corporativización del Partido de la Revolución Mexicana y en el cambio hacia una nueva coalición gobernante, más cerrada en el ejercicio del poder y menos receptiva para introducir las transformaciones desde los procesos sociales (León y Pérez, 1988: 64).

Las transformaciones del Partido Nacional Revolucionario al Partido de la Revolución Mexicana (1938), y de éste al Partido Revolucionario Institucional (1946), fueron de vital importancia ya que con cada una de ellas se fue afinando un aparato partidario incluyente, que logró entrelazar tanto elementos democráticos como autoritarios que le permitieron el tránsito y la consolidación de un modelo de articulación gobierno-partido-población a través de una estructura corporativa que paulatinamente se fue convirtiendo en una fuerza social y política de apoyo efectivo para el gobierno. Este

sistema corporativo, que se empezó a observar a nivel de todos los sectores, mostraba la cualidad esencial de vincular a la sociedad con las instancias gubernamentales que tomaban las decisiones mediante las organizaciones que la representaban: confederaciones, federaciones, ligas, etcétera, como se apreciará claramente en el caso de los conflictos obrero patronales de los tranviarios.

Por otra parte, dentro del contexto de la Segunda Guerra Mundial, el gobierno de Manuel Ávila Camacho inició en el país un acelerado proceso de industrialización sustentado en el modelo económico de sustitución de importaciones y, para ello, se impulsaron políticas fiscales y comerciales que protegieron y promovieron la inversión privada, nacional y extranjera, en la ciudad. Ya en la posguerra Miguel Alemán, quien sucedió a Ávila Camacho en el gobierno, no sólo continuó, sino que fortaleció esa política de industrialización, por lo que enormes y crecientes inversiones públicas redundaron en el desarrollo de la infraestructura que soportaba la urbanización asociada a ella, en la ciudad que ambos mandatarios determinaron sería el centro del desarrollo del país: el Distrito Federal.

Dentro de esta racionalidad de desarrollo y progreso había que pasar de una economía basada sustancialmente en actividades agrícolas a otra de corte industrial, lo que desembocó en una urbanización masiva y acelerada principalmente en la capital del país. Esta política produjo una desigualdad patente en la distribución geográfica de los beneficios sociales del desarrollo, con lo cual se acentuó por partida doble la concentración y la expansión urbana en la ciudad. La fuerte migración de personas del campo a la ciudad y la reducción generalizada en la tasa de mortalidad llevaron a que la población del Distrito Federal casi se duplicara entre 1940 y 1950, pues de acuerdo con los censos de esos años, de 1'773, 627 habitantes que había en 1940, se pasó a 3'050,442 en 1950. Estas migraciones colaboraron con el 73.5% del crecimiento poblacional de la ciudad, cuya tasa de crecimiento promedio anual llegó a ser de 3.5%.¹

Los datos de los censos de población y vivienda también permiten apreciar el crecimiento de la ciudad y, desde luego, de las delegaciones políticas, en especial aquéllas hacia donde se fue extendiendo la mancha urbana. De todo el Distrito Federal destaca notablemente la delegación Gustavo A. Madero, la que en esos diez años presentó un índice

¹ *Censos Nacionales de Población y Vivienda 1940 y 1950*, Secretaría de Gobernación, México.

de crecimiento de 393%, siguiendo las de Iztacalco con un aumento de 203%, Iztapalapa 202%, Azcapotzalco con 198% y Álvaro Obregón con 188%, delegaciones todas ellas que se densificaron en la medida en que se fundaron colonias populares. Con ello se facilitó el crecimiento intempestivo y voluminoso de una población nueva con pretensiones, aspiraciones, demandas y necesidades que se sumaron al de por sí complejo cuadro de los desajustes sociales ya existentes en la ciudad.

El Distrito Federal empezó a configurarse de manera distinta y cada vez más segregada al iniciarse la desconcentración de comercios y servicios del centro hacia la periferia, al mismo tiempo que se intensificaba un proceso de suburbanización de la industria hacia el norte y oeste de la ciudad; la población de estratos socioeconómicos medios y altos tendió a localizarse hacia el sur, densificándose colonias como la Del Valle y Narvarte, y hacia el oeste, Anzures, Polanco y Lomas de Chapultepec, y la población de menores recursos se asentaba en las vecindades del centro y en las colonias populares que fundamentalmente se ubicaban al norte y al este de la ciudad.

Ante este intenso proceso de industrialización y de crecimiento demográfico, más la distribución segregada de la población en el territorio y, sobre todo, tan alejada de las fuentes de trabajo, el transporte se constituyó en uno de los elementos más importantes de la estructura urbana, indispensable para el buen funcionamiento de la ciudad puesto que, como servicio colectivo, aseguraba tanto la reproducción del capital (industrial, comercial y financiero), como la de la propia fuerza de trabajo.

Un buen servicio de transporte implica la posibilidad de desplazarse de un lugar a otro de la ciudad con comodidad, prontitud y seguridad, algo que estaba muy lejos de ocurrir en esos años. La anarquía que reinaba en el sistema, la falta de regulación y coordinación entre los distintos servicios (tranvías, autobuses y ruleteros); la falta o el uso irracional de vialidades e infraestructura complementaria, e incluso la configuración y el trazado mismo de la ciudad, aunado todo ello a los conflictos de tipo laboral, económico y político que se presentaron y agudizaron a lo largo de estos años, llevaron al servicio público de transporte a una severa crisis.

Instrumentar cada una de las medidas para lograr un sistema de transporte integral y eficiente requería, necesariamente, asumir el control de este servicio. En 1940 la “Ley General que fija las Bases

Generales a que habrán de sujetarse el Tránsito y los Transportes del Distrito Federal” facultó al Departamento del Distrito Federal para: instrumentar y construir nuevas vías de comunicación; expedir reglamentos sobre tránsito y transporte local; tomar a su cargo la prestación del servicio público u otorgar permisos a personas físicas o morales; inspeccionar y vigilar el servicio y aplicar sanciones y, asimismo, fijar los requisitos para obtener la concesión o el permiso para operar o establecer líneas locales de transporte de personas o carga.² No obstante, la ley no se reglamentó, por lo que la intervención del Departamento fue muy limitada y los problemas entre concesionarios y el gobierno, como entre las líneas y entre los distintos tipos de servicios a pasajeros, se siguieron incrementando.

Esta situación llevó a que, por acuerdo presidencial, el 24 de enero de 1941 se constituyera una Comisión Técnica Intersecretarial de Tránsito y Transportes del D.F.,³ la que tenía como función analizar los problemas y hacer una propuesta de reorganización y funcionamiento de los medios de transporte,⁴ propuesta que debía, además de resolver los conflictos, responder al proceso de “modernización” de la ciudad. Ocho meses después las conclusiones de la Comisión quedaron asentadas en el “Decreto que concede autorización para establecer nuevas líneas de transportes de pasajeros y modificar las existentes en el Distrito Federal”. En dicho decreto se establecía que era urgente que el servicio público de transporte de pasajeros llenara las condiciones de eficiencia, seguridad, higiene y comodidad a que tenía derecho el público usuario, y para ello se autorizó al Departamento para que tomará una serie de medidas prácticas tendentes a: 1) aumentar la capacidad de transporte de las líneas existentes; 2) dar servicio en las zonas mal comunicadas; disminuir y evitar lesiones innecesarias a las líneas existentes por una adecuada distribución o la creación de nuevas líneas; 3) fijar las normas que debían seguirse

² *Diario Oficial de la Federación*, 23 de marzo de 1942.

³ Esta Comisión se creó por acuerdo presidencial el 24 de enero de 1941 y en ella participaban: el jefe del Departamento del Distrito Federal y los secretarios de Comunicaciones y Obras Públicas, de Hacienda y Crédito Público, de Economía Nacional y de Trabajo y Previsión Social.

⁴ En el mismo decreto que da lugar a la constitución de la Comisión se reconoce la necesidad de coordinar tarifas y medios de transporte, dado que este servicio público se prestaba por organizaciones distintas: la Compañía de Tranvías de México, la Alianza de Camioneros de México, la Unión Nacional de Choferes, la Federación Nacional de Autotransportes y diversas organizaciones de camioneros y chóferes de alquiler, *Diario Oficial de la Federación*, 24 de enero de 1941.

para el otorgamiento de nuevos permisos, y 4) mejorar las condiciones del tránsito existentes en ese momento.⁵

A pesar de esta reglamentación, no sólo no se regulaba el sistema de transporte, que en sus distintas modalidades siempre había estado concesionado al sector privado, sino que los problemas para la operación y el mantenimiento del equipo iban en aumento. Durante los años que duró la Segunda Guerra Mundial⁶ —especialmente después de 1942— y los primeros de la posguerra, los problemas de transporte en la ciudad se agudizaron fuertemente, sobre todo por las condiciones tan deterioradas en las que se encontraban las unidades dada la imposibilidad de renovarlas. Esta imposibilidad de renovar el parque vehicular se debía fundamentalmente a que la industria automotriz norteamericana, de donde importábamos los vehículos y las refacciones de los mismos, dedicaba la mayor parte de sus esfuerzos a la fabricación de material de guerra, de tal suerte que aunque se quisiera no había posibilidades de rehabilitar los servicios de transporte urbano. Por otro lado, las condiciones económicas y medidas de emergencia⁷, como restricción de créditos, el alza y control de precios, etc., llevaron necesariamente a un círculo vicioso difícil de romper.

⁵ A su vez el Departamento debía: modificar las rutas de aquellas líneas en las que los vehículos iban vacíos en el tramo final del recorrido hacia las terminales del centro de la ciudad, suprimiendo éstas y formando circuitos que ligaran sus rutas de entrada y salida en las calles del centro, acortando así los recorridos y el tiempo de cada viaje y aumentando la frecuencia; diseñar los recorridos lo más recto posible y disminuir el tiempo evitando que pasaran por calles congestionadas, además de aumentar la capacidad de los transportes. Se le autorizaba también para: permitir ampliaciones de los recorridos; el establecimiento de nuevas líneas; el establecimiento de nuevos sistemas de transporte y el aumento del número de vehículos en circulación; redistribuir las líneas existentes en forma adecuada y crear nuevas líneas, atendiendo las necesidades del público por servir, de acuerdo con la densidad de población en cada zona y con la influencia que en las demandas del servicio tuvieran los diversos centros de actividades. *Diario Oficial de la Federación*, “Decreto que concede autorización para establecer nuevas líneas de transportes de pasajeros y modificar las existentes en el Distrito Federal”, 5 de septiembre de 1941.

⁶ En el marco de la Segunda Guerra Mundial, a raíz de los ataques a los buques-tanque “Potrero del Llano” y “Faja de Oro”, México le declaró la guerra a los países del Eje el 22 de junio de 1942.

⁷ Las políticas de fomento económico que se aplicaron a partir de la década de los cuarenta, pero especialmente los problemas generados por la carestía de la vida, tuvieron como resultado la aparición de numerosas protestas y tensiones en el seno de los sectores obreros y campesinos. El énfasis de la política gubernamental, una vez declarada la guerra, estuvo puesto sobre la “unidad nacional”, como una campaña en demanda de apoyo a la política económica del gobierno, que estaba enfocada a reducir los conflictos laborales y políticos. Se trataba de impulsar la producción, limitando el incremento en el salario de los trabajadores, y de limitar los gastos de la población no incrementando el costo de los servicios públicos, controlando los precios e, incluso, controlando los montos del alquiler a partir del decreto de congelación de rentas, entre otras medidas llamadas de “emergencia”.

Los dueños de los camiones, tranvías y autos de alquiler demandaban el incremento de las tarifas; la población se oponía a ello pues el alto costo de la vida había mermado fuertemente sus ingresos, además de que, en justicia, no querían pagar más por un servicio que cada vez era más malo y que no se daba abasto para atender sus necesidades:

La ciudad de México está en vísperas de una crisis de transportes cuya gravedad pondrá a dura prueba la tradicional paciencia de los mexicanos [...] No solamente la población de la capital ha aumentado en fuerte proporción, sino que muy especialmente se ha derramado por la periferia, desalojando el centro. Consecuencia ineludible de este fenómeno ha sido la necesidad considerablemente mayor de transporte de pasajeros [...] El aumento del número de pasajes vendidos no revela todo el incremento en el uso de los servicios públicos de transporte. Hace 20 años, la mayor parte de los pasajeros hacía recorridos cortos: de San Rafael o la colonia Roma al Centro, Hoy multitud de viajeros vienen desde la colonia Del Valle o desde Las Lomas, por ejemplo, por lo que el aumento de las distancias implica un aumento correspondiente en el equipo necesario para movilizar determinado número de pasajeros. Por lo tanto, si admitimos que de 1920 a la fecha el número de pasajeros se ha multiplicado por 5; si además admitimos que las distancias recorridas se han multiplicado por dos, cuando menos se llega a la conclusión matemática de que se necesita un equipo diez veces mayor del que estaba en servicio antes. Lo que tenemos son: 380 carros de tranvías aproximadamente y 1,642 camiones, o sea, un total teórico de 2,022 vehículos. Y decimos total teórico, porque nunca está en servicio este número, especialmente por lo que se refiere a camiones [...] Pues bien, con este insuficiente servicio público estamos enfrentando la grave crisis que se perfila con motivo de la suspensión de la producción de automóviles de pasajeros en los EUA [...] Entonces de hoy en adelante no se podrán sustituir los camiones que lleguen al término de su carrera. Dentro de un año, cuando menos la tercera parte de las carcachas que ahora circulan todavía habrán ido a parar al monte de fierros viejos. Dentro de dos años serán las dos terceras partes de estos vehículos los que habrán desaparecido [...] si la guerra no termina antes (*La nación*, 7 de febrero de 1942, p. 8).

A pesar de que este testimonio hace referencia también al problema de la escasez de camiones y al mal servicio que prestaban, no se puede dejar de reconocer que la Alianza de Camioneros, favorecida

por los presidentes de la República desde 1928, poco a poco se fue consolidando como una fuerza política y económica muy importante. El grupo de propietarios de líneas de camiones y de permisionarios de rutas se fue haciendo cada vez más compacto y poderoso, creándose con ello un inmenso monopolio del transporte, como se puede apreciar en el siguiente cuadro.

Total de pasajeros transportados por autobuses y tranvías

Año	Autobuses			Tranvías			Total de pasajeros
	Unidades*	Pasajeros al año	% del total	Unidades	Pasajero al año	% del total	
1940	1,711	336'007,241	64.0	485	189'168,892	36.0	525'176,133
1946	2,549	686'792,212	72.7	405	257'907,427	27.3	944'699,639
1950	3,581	863'723,424	79.9	426	217'534,228	20.1	1,081'257,652

Fuente: Departamento de Estadística del Departamento del Distrito Federal.⁸

* se refiere a las unidades que en promedio circulaban al año.

El transporte urbano y suburbano en el Distrito Federal se convirtió en patrimonio casi exclusivo de la Alianza de Camioneros, lo que ejercía importante presión y una “competencia ruinosa” para la compañía de tranvías, la cual además tenía que enfrentar sus propios problemas.⁹ Por otra parte, el asunto de los taxistas era similar al de los camioneros, pues siempre ejercieron presión y poco respetaron las normas y requerimientos de la autoridad. A pesar de que no formaban un bloque compacto como en el caso de la Alianza de Camio-

⁸ Para 1940, *Memoria del Departamento del Distrito Federal 1941*, y para 1946 y 1950 véase Moyo P., 1952: 62.

⁹ Durante 1940 los tranvías (26 líneas y 8 ramales) transportaban al 36% del total de pasajeros (189'168,892) y en 1950 tan sólo al 20%. A raíz de la guerra, el número de unidades en servicio había disminuido considerablemente por la falta de refacciones y equipo, al grado de que en 1946 sólo poco más de la mitad eran las que realmente servían. La tendencia a la baja de los pasajeros transportados en tranvías –frente a la alza registrada en los autobuses–, se debió, entre otras causas, al continuo aumento en el número de trenes que quedaban fuera de servicio por descompostura; de 27 unidades inservibles en 1945 se pasó a 180 en 1950. En

neros, las diversas organizaciones, aglutinadas en torno de la Confederación de Trabajadores de México, lograron hacer un frente común y defender los intereses del gremio (flotilleros) con mucho éxito.¹⁰

Por la naturaleza e importancia del transporte en una ciudad en franco crecimiento y desarrollo, el servicio en sí mismo se convirtió en un espacio de poder, que derivó en una lucha permanente entre las empresas prestadoras de los servicios, las organizaciones sindicales y de representación y los partidos políticos, pero en especial los espacios corporativos del partido oficial (Confederación de Organizaciones Populares y Confederación de Trabajadores de México, la CTM) y el gobierno mismo, que en el ánimo de consolidarse y empoderarse luchaban por conseguir a un mayor número de agremiados y/o clientelas. Por otra parte, las mismas condiciones económicas y sociales por las que atravesaba el país¹¹ evidenciaron la confrontación entre los intereses particulares o privados y el interés general o público y obligaron al Estado a intervenir para regular y dirimir los conflictos derivados de esta contradicción. Se hizo necesario instrumentar medidas y tomar decisiones de índole jurídico-normativas, económicas

diciembre de 1951, de 430 tranvías que había en total sólo 85% funcionaban, pero de las 367 corridas (recorridos) que se debían realizar diariamente, alrededor de 72 tranvías no trabajaban por falta de equipo, quedando así un promedio diario de 294 tranvías en operación, es decir, apenas 67% del total en existencia (Moyo, 1952). Otro de los problemas era el tiempo tan largo que debía emplearse en el recorrido, lo que no sólo se debía al retraso y lentitud de las unidades, sino también al trazo tan irracional de las rutas, ya que todas convergían en el Zócalo de la ciudad, lo cual necesariamente incidía en ello. Por otro lado, el sistema de vías seguía siendo el mismo, y aquellos trazos que parecían convenientes a principios de siglo, para mediados de éste ya resultaban insuficientes, defectuosos y anticuados y, finalmente, estaban en desventaja frente a la flexibilidad y posibilidad técnica de los camiones y autos de alquiler para ingresar en cualquier zona, aunque no estuviera pavimentada.

¹⁰ Para abundar en la lógica de operación de los servicios de autobuses y taxis, sus conflictos y la intervención del Estado en la resolución y regulación de los mismos, véase Sánchez-Mejorada, 2001b.

¹¹ Para entonces, la situación ya era muy crítica, no sólo por el precio de los artículos, sino por la escasez de los mismos. Según la Secretaría de Economía, de enero a mayo de 1943 el índice de precios al mayoreo subió de 146 a 172.2. Para darnos una idea más clara del problema de la baja del poder adquisitivo, los obreros requerían percibir \$37.91 para adquirir los mismos productos que en 1939 adquirían con \$24.90. Las condiciones eran tales que los mismos aliados del gobierno, los diversos sectores del Partido de la Revolución Mexicana, empezaron, con todo y el pacto de “unidad nacional”, a movilizarse, y realizaron una buena cantidad de mítines y manifestaciones en contra de la carestía de la vida. Según cálculos de la Confederación de Trabajadores de México, el salario mínimo debía de fijarse en \$ 6.50 para los trabajadores del Distrito Federal, que sería lo que mínimamente una familia de 5 miembros requeriría para cubrir sus necesidades esenciales, y así lo hicieron saber a las autoridades. Por su parte, los empresarios se oponían rotundamente al incremento; finalmente, el acuerdo fue que no se incrementaría el monto del salario mínimo que desde 1942 estaba fijado en \$2.50 diarios (Sánchez-Mejorada, 2001a).

y políticas, para regular el servicio y atender los distintos conflictos laborales que se presentaron en cada uno de los subsistemas de transporte, como veremos en el caso específico de los tranvías.

LOS CONFLICTOS TRANVIARIOS Y LA INTERVENCIÓN ESTATAL

El 28 de diciembre de 1900 la Compañía de Ferrocarriles del Distrito Federal de México S.A., propietaria del sistema de tranvías de la ciudad y de diversas concesiones federales y municipales, celebró un contrato de explotación con la compañía inglesa (con sede en Canadá) denominada “Mexico Electric Tramways Ltd.”, constituyéndose así la Compañía Limitada de Tranvías Eléctricos de México S.A., a la que la compañía de ferrocarriles le cedió el derecho exclusivo de usar y explotar todas sus líneas.

Esta empresa no pudo salir adelante, por lo que entró en tratos con la Mexico Tramways Co. (Compañía de Tranvías de México), con la que firmó un contrato de explotación para que se hiciera cargo de la operación y administración de los bienes pertenecientes a la Compañía de Ferrocarriles del Distrito Federal de México, S.A. y de los que había adquirido la propia Compañía Limitada de Tranvías Eléctricos de México S.A. Así, en 1907 la Compañía Mexicana de Luz y Fuerza adquirió la Compañía de Tranvías de México, constituyéndose con esta operación “un monopolio virtual sobre el servicio de tranvías, alumbrado público y fuerza motriz en el Valle de México” (Rodríguez, 1994: 257).

A lo largo de la historia del servicio de tranvías se encuentran diversos acontecimientos que tensaron las relaciones entre los tranviarios y las autoridades. Así, por ejemplo, en 1914 una prolongada huelga de motoristas llevó a que el gobierno federal tomara el control directo del servicio. Hacia 1920 las dificultades entre la empresa y los trabajadores terminaron en una huelga y en 1922 hubo otra que se prolongó hasta 1923, motivo por el cual fueron cesados muchos trabajadores. Fue entonces cuando se constituyó la Alianza de Tranviarios

Al asumir la presidencia Manuel Ávila Camacho se encontró con que un severo problema obrero patronal, iniciado en 1935, aún no se había resuelto. En dicho año la Compañía de Tranvías solicitó a las autoridades el incremento de las tarifas. Para entonces, el Consejo Nacional de Economía ya había realizado un estudio en el que con-

cluía que en vista de las malas condiciones de las vías, el deterioro de los carros, así como las aglomeraciones que se ocasionaban a las horas de intenso tráfico, era necesario incrementar las cuotas para mejorar el servicio, postura que fue ratificada por otro estudio realizado por un grupo de contadores públicos.¹²

Dado que no se autorizó el incremento de las tarifas, cuando a principios de 1940 la Alianza de Tranviarios demandó el aumento de un peso diario para cada trabajador de la empresa, la Compañía no aceptó. Al no darse una resolución favorable a los trabajadores, estalló el movimiento de huelga, y ésta se levantó luego de catorce días, al firmarse un acuerdo en la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje en el que se establecía que la determinación se tomaría con base en un arbitraje privado. La responsabilidad del arbitraje recayó en el licenciado Antonio Villalobos, entonces jefe del Departamento Federal del Trabajo, entidad que se definía como un organismo “autónomo”, pero que en realidad estaba subordinado al titular del Ejecutivo, por lo que la Compañía de Tranvías no estuvo de acuerdo con el nombramiento y apeló ante la Junta de Conciliación.¹³

Por la presión de los trabajadores se mantuvo al árbitro, y el 4 de marzo de 1940 se dio a conocer el dictamen de los comisionados por Conciliación y Arbitraje. En este informe se estipulaba que las utilidades anuales de la empresa eran de \$4'359,000 y que la Compañía sí estaba capacitada para aceptar un aumento por la cantidad anual de \$2'159,500, siempre y cuando se reorganizara y modernizara, pero la empresa refutó fuertemente estos datos y de nueva cuenta demandó el cambio de árbitro. El 11 de abril, en acuerdo con el jefe del Departamento Federal del Trabajo, Agustín Arroyo Ch., las partes decidieron que el nuevo árbitro fuera Julio Serrano Castro (funcionario de dicho Departamento), quien luego de 20 días dio su fallo.

En los primeros días de 1941, el Comité Ejecutivo de la Alianza de Tranviarios solicitó al presidente su intervención para que la empresa cumpliera con el laudo y, de no ser así, le informaban que el día

¹² Como las autoridades no hicieron nada al respecto, a insistencia de la Compañía, en 1939, la Dirección General de Ferrocarriles, Tránsito y Tarifas, dependiente de la Secretaría de Obras Públicas, encargó a los contadores públicos Carlos del Río y Santiago Flores que realizaran un estudio sobre la situación económica de la empresa. En su informe volvieron a destacar las malas condiciones económicas en las que se encontraba la empresa y la recomendación de que se autorizara el incremento de los pasajes con objeto de que pudieran reorganizar el negocio sobre bases seguras y firmes (Compañía de Tranvías, 1946: 24).

¹³ *El Nacional*, 28 de febrero de 1940.

11 de enero a las 24 horas estallaría la huelga. Además, enviaron a la prensa un comunicado en el que demandaban que la Compañía cumpliera fielmente con los compromisos adquiridos con los trabajadores y las autoridades que los sancionaron y que acatara las recomendaciones arbitrales para mejorar su servicio y cesara en su empeño de suprimir los bonos y aumentar el precio de las planillas.¹⁴

No obstante, no todos los trabajadores tranviarios estaban de acuerdo con irse a la huelga. En cartas enviadas al presidente se solicitaba su intervención para resolver el conflicto y acabar con la deshonesta actuación del Comité Ejecutivo:

Aún se sigue cerniendo sobre todos nosotros el grave peligro de que estalle la huelga contra la negociación tranviaria, huelga tan deseada a todo trance por los señores del comité de esta agrupación y por los componentes que forman el nefasto grupo de “la porra”, cuya consigna es la de asistir a toda asamblea y aprobar con razón o sin ella y por arbitraria que sea, toda proposición que parta de algunos de los señores que forman el comité que actualmente está en funciones desde hace ya dos largos años, debiendo ser solamente un año, por lo que justamente lo juzgamos como un “comité usurpador”, quienes, como digo antes, desean que esta huelga se lleve a cabo a todo trance, ya que de ella les quedará buena cantidad de dinero, pero entendiendo que será en perjuicio de la gran mayoría de los verdaderos trabajadores, del público y a la vez de la “economía nacional”.¹⁵

El 14 de enero de 1941 los directivos de la Alianza y el Comité de Huelga se reunieron con Lombardo Toledano, secretario general de la CTM, para acordar medidas concretas en relación con la huelga. Entre otras se estableció la celebración de un mitin frente a la Secretaría del Trabajo. En él hicieron uso de la palabra los representantes de diversas agrupaciones del Distrito Federal. Por otra parte, Antonio Villalobos, senador y presidente del Partido de la Revolución Mexicana, PRM (y antes árbitro del conflicto), señaló que se estudiaba la

¹⁴ Volante de la Alianza de Tranviarios. Archivo General de la Nación (AGN). *Ramo Presidentes. Fondo Manuel Ávila Camacho*. Exp. 432/1.

¹⁵ Carta de trabajadores disidentes al presidente de la República, 6 de enero de 1941. AGN. *Ramo Presidentes. Fondo Manuel Ávila Camacho*. Exp. 432/1.

manera de darle apoyo a los huelguistas.¹⁶ Por su parte, un grupo de senadores pertenecientes al sector popular enviaron un documento en el que llamaba a todos los sectores involucrados a “poner la mayor parte de esfuerzos para resolver la huelga en el menor tiempo posible. Movimientos huelguísticos que paralicen servicios públicos no pueden indefinidamente prolongarse, mientras sean en perjuicio de los intereses económicos de la nación”.¹⁷

Ante la necesidad de evitar los graves daños que ocasionaba a la planta productiva la prolongación de la huelga y ante el malestar entre la población por la paralización de un servicio que afectaba al 40% del volumen de pasajeros del Distrito Federal, la Secretaría del Trabajo presionó a las partes para que, constituidas en sesión permanente, discutieran los puntos fundamentales de desacuerdo sobre el contrato colectivo, y de no lograrlo, la Secretaría –como ambas partes propusieron– realizaría el arbitraje.

El 16 de enero el grupo especial “2” de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje declaró existente la huelga de la Alianza de Obreros y Empleados de la Compañía de Tranvías, pero como la paralización del servicio afectaba la movilización de miles de usuarios, algunos sectores empezaron a demandar la participación de la sociedad organizada en la resolución del conflicto. Entre otros, la Liga de Profesionales e Intelectuales del Distrito Federal llamaba a la sociedad en su conjunto a intervenir en el debate ya que, decían, era un problema que competía a toda la población, “aunque se quiera hacer aparecer como que solamente se tocan intereses de empresarios y trabajadores”. En sus desplegados también aseguraba que “el Estado sacrificaba, con la huelga, la percepción de 400 mil pesos anuales al dejar de percibir las tarifas de energía eléctrica relativas al consumo que de ese fluido hacía la empresa (213 mil kilowats horas diarios), sin contar los perjuicios que estaban sufriendo la industria, el comercio, los trabajadores, empleados y la burocracia estatal, pero es-

¹⁶ Todas las federaciones de la Confederación de Trabajadores de México y los sindicatos nacionales adheridos a esta central, lo mismo que otros no pertenecientes a ella como los mineros, el Sindicato Mexicano de Electricistas, la Federación de Sindicatos de Trabajadores al Servicio del Estado (STSE), los camioneros y la Confederación General de Trabajadores (CGT), expresaron su solidaridad a los tranviarios y así lo hicieron saber a las autoridades. También acordaron ayudarlos económicamente para sostener el movimiento todo el tiempo que pueda durar la resistencia de la empresa. *El Nacional*, 15 de enero de 1941, p.6.

¹⁷ *El Nacional*, 15 de enero de 1941.

pecialmente el incremento del abono semanal y la supresión de la planilla, que afectaban directamente al público consumidor.”¹⁸

Por los motivos expuestos, la Liga de Profesionistas pidió respaldo para iniciar la defensa popular a la que como consumidores tenían derecho, independientemente de la clase social, y solicitó a la Regencia del Distrito Federal y a las secretarías de Comunicaciones y de Economía le permitieran intervenir para exponer los puntos de vista de quienes, afectados por el problema en forma grave, no participaban en ningún ámbito formal donde éste se discutía.

El 18 de enero, el secretario del Trabajo declaró a la prensa que las pláticas de avenencia se mantenían sin interrupción, dentro de un ambiente de tranquilidad, y con algunos resultados positivos. El problema que impedía la resolución del conflicto estribaba, fundamentalmente, en la existencia de intereses aparentemente irreconciliables, pues mientras la Compañía argumentaba que para poder aumentar los salarios de los trabajadores requería que se le autorizara elevar \$0.25 los abonos semanales, la Alianza, por su parte, aseguraba enfáticamente que la condición para llegar a un arreglo era que “de ninguna manera se aumentaran los abonos o se suprimieran las planillas.”¹⁹

Finalmente, el dictamen de la Secretaría del Trabajo y del propio Departamento del Distrito Federal fue favorable a los trabajadores; se autorizó el incremento de alrededor de \$0.80 diarios para cada trabajador más \$72,000 para servicio médico. Sin embargo, ante las propias condiciones de la empresa, las autoridades tomaron las medidas siguientes: a) la Secretaría de Economía Nacional ordenó una reducción en la tarifa de la energía eléctrica para obtener que el costo de ella disminuyera para la compañía en \$400,000 aproximadamente; b) el gobierno del Distrito Federal ordenó que la empresa redujera las erogaciones por concepto de mantenimiento de sus propiedades (vías) en \$450,000 al año; c) el propio gobierno del Distrito Federal acordó que el precio de los abonos semanales se aumentara en \$0.25.²⁰

Puesto que una de las demandas importantes de la Alianza, apoyada por gran cantidad de sindicatos, era que no se incrementara la

¹⁸ *El Nacional*, 19 de enero de 1941.

¹⁹ *El Nacional*, 18 de enero de 1941.

²⁰ AGN. *Ramo Presidentes. Fondo Manuel Ávila Camacho*. Exp. 402/1.

tarifa, el gobierno tuvo que justificar ampliamente la medida y demostrar: 1) que había una evidente desigualdad de los ingresos entre los sistemas de transporte; 2) que el aumento de 25 centavos arrojaba menos de un tercio de centavo de incremento por pasaje y que, usando el abono, este aumento era todavía menor; 3) que el precio del pasaje por abonos semanales resultaba ser inferior al que los pasajeros pagaban diez años atrás; 4) que eran pocos los habitantes de las colonias proletarias que hacían uso de los abonos; 5) que debido a la situación económica de la Compañía ésta no ha pagado impuesto sobre la renta por no recibir desde 1929 utilidades líquidas; 6) que si bien había habido un aumento en los ingresos de la Compañía, los precios de material rodante se habían incrementado aún más; 7) que para ayudar a la Compañía, el gobierno había autorizado una rebaja del precio en kilowats, y 8) que desde 1940 la Comisión Intersecretarial Técnica y Consultiva de Tránsito y Transportes del Distrito Federal²¹ había considerado el aumento en el precio de los abonos semanales en \$0.50 por estimarlo no solamente justo y razonable, sino todavía ventajoso en relación con los precios que se cubrían por otros medios de transporte.²²

Las razones expresadas para incrementar las tarifas se podían justificar desde que inició el conflicto, por lo que éste pudo haberse evitado. Sin embargo, evidentemente el trasfondo del mismo era político, ya que el apoyo de las autoridades a la Alianza se veía como una estrategia para ganar e incorporar a las filas del partido oficial a un importante gremio de trabajadores que se encontraba dividido, y también a una fracción importante que era cercana al Partido Comunista.²³ A mediados de 1941 la empresa insistió en la incosteabi-

²¹ Órgano consultivo de las autoridades para este tipo de problemas. La Comisión Técnica Consultiva Intersecretarial de Tránsito y Transportes en el D.F. era la responsable del estudio, aprobación, revisión y modificación de las tarifas y estaba integrada por los representantes de las secretarías del Trabajo, Salvador Madrazo Arcocha; Hacienda, Carlos Arroyo Corte; Comunicaciones, Manuel Ballesteros, Agustín Buenrostro, Ricardo Vázquez G.; Departamento del Distrito Federal, Eduardo Rincón Gallardo, Salvador Arroyo, Guillermo Aguilar A.; Secretaría de Economía, Octavio E. Barreda; asesor jurídico de la Comisión, Manuel M. Moreno. Archivo General de la Nación. Ramo Presidentes. Fondo Manuel Ávila Camacho. Exp. 545.21/53.

²² Boletín de la Secretaría del Trabajo sobre “la justificación del aumento en la tarifa de los tranvías”, en *El Nacional*, 21 de enero de 1941.

²³ Flores Pavón, el consultor de la Alianza, era miembro del Buró Político del Partido Comunista, del cual fue expulsado después de Valentín Campa y Hernán Laborde. Otros dirigentes también eran miembros del partido. Por otro lado, frecuentemente participaban en actos del partido, como da cuenta Alfonso Taracena en su libro *La vida en México bajo Ávila Camacho*, vol. I, Editorial Jus, 1976.

lidad del negocio y de nueva cuenta solicitó a las autoridades le autorizaran el incremento del pasaje. Rojo Gómez negó el incremento.

Posteriormente, a finales de 1942, se integró la Comisión Técnica de Costeabilidad del Sistema de Explotación de la Compañía de Tranvías,²⁴ la cual concluyó que el sistema de tranvías era rentable pero requería de una inversión de 11 millones de pesos, y que con este monto obtendría una utilidad normal de 1.6 millones y otra suplementaria de 2.6 millones de pesos al año. En tales circunstancias el precio del pasaje, que era de tres planillas por 25 centavos, podría ser reducido a 7.5 centavos, es decir, a 2 planillas por sólo 15 centavos. Asimismo, la Comisión recomendó la compra de la empresa y fijó el avalúo de los bienes de la Compañía en 16.5 millones de pesos; sin embargo, argumentó que se podía adquirir en poco más de un millón de pesos, ya que se descontarían diez millones por el derecho de reversión sobre las concesiones que daba el Estado y otros cinco millones que se destinarían a los trabajadores, como compensación de antigüedad a la cual tenían derecho. Estimaron que, dada la inversión que se requería hacer, costaba más crear una empresa de servicio público descentralizado, con personal y patrimonio propios, con una inversión de 11 millones de pesos.²⁵ En la prensa se empezó a hablar sobre la posibilidad de municipalizar el servicio,²⁶ sobre todo si la empresa no era capaz de realizar las mejoras que se requerían. La Alianza de Tranviarios acogió de muy buena gana la posibilidad de la municipalización.

Derivado de estas atribuciones que le otorgaba al gobierno del Distrito Federal la “Ley que fija las Bases Generales a que habrá de sujetarse el tránsito y transportes del Distrito Federal,”²⁷ en 1943 se creó la Oficina de Ingeniería de Tránsito, Seguridad y Tranvías, que

²⁴ La Comisión estaba integrada por los Ings. Manuel Moreno Torres, Juan Bringas de la Torre, Fernando Ríos Venegas y el Lic. Alfonso Corona del Rosal, este último jefe de la Oficina de Trabajo del Departamento del Distrito Federal.

²⁵ *Tiempo*, 22 de enero de 1943, p. 32.

²⁶ Esta posibilidad se daba en virtud de que la empresa de tranvías era subrogatoria de las antiguas compañías Ferrocarril del Distrito Federal y México Electric Tramway, Ltd., empresas que obtuvieron sus concesiones para explotar líneas urbanas y suburbanas por el término de 99 años la primera, y sin plazo estipulado la segunda. En tal virtud, el Departamento del Distrito Federal podía anular las concesiones urbanas y declarar ilegales las suburbanas que nunca fueron ratificadas por el Congreso. El Estado, por el derecho de reversión, sería el propietario del 60% de los bienes de la empresa en el caso de anulación de concesiones (Rodríguez Kuri, 1994).

²⁷ *Diario Oficial de la Federación*, 31 de marzo de 1942.

debía ocuparse tanto de los problemas técnicos de los tranvías eléctricos como de los aspectos que se relacionaban con el tránsito en general y con la seguridad y medidas consecuentes para proteger a los automovilistas y peatones. En ese mismo año se publicó en el *Diario Oficial* el Reglamento de Tránsito,²⁸ que fue previamente aprobado por la Comisión Intersecretarial, Técnica y Consultiva de Tránsito y Transportes del Distrito Federal. El Reglamento contenía diversas disposiciones para resolver los problemas derivados del congestionamiento de vehículos y la organización correcta, económica y segura del transporte de pasajeros y de carga en la jurisdicción del Distrito Federal.

La situación para los transportes era, en general, muy difícil, debido sobre todo a las restricciones económicas, de material y equipo que imponía la Segunda Guerra Mundial. Por tal motivo, el gobierno no quería tomar medidas tan radicales como la municipalización de la empresa. Le preocupaba que si ello ocurría llevaría mucho tiempo echarla a andar, lo que ocasionaría que los camiones se sobreocuparan y, por tanto, se deterioran más de lo que ya estaban, generándose un colapso total en el sistema general de transportes de la ciudad.

Entonces, aunque las autoridades no aprobaron la desaparición de las planillas, para conciliar en el problema ofrecieron devolverle a la empresa las cantidades que por concepto de impuestos y derechos hubieran pagado y tuvieran que pagar durante el año en curso,²⁹ hasta que el gobierno determinara si la Compañía estaba en posibilidades económicas de solventar los compromisos derivados de la revisión del contrato colectivo.³⁰ Sin embargo, la Comisión que estudiaba el caso determinó que la medida más adecuada era permitir que la empresa suprimiera las planillas y los abonos, y así se le hizo saber a los tranviarios.

En respuesta, la Alianza organizó un mitin el día 9 de julio con objeto de exigir que no se suprimieran las planillas, que se integrara una empresa que manejara el sistema durante el estado de emergencia para conservarlo por lo menos en sus actuales condiciones, y que se estableciera que las empresas extranjeras debían respetar y consi-

²⁸ *Diario Oficial de la Federación*, 28 de octubre de 1943.

²⁹ El Departamento del Distrito Federal procedió a facilitar a la empresa la cantidad de \$11,113.42, importe de los impuestos y derechos pagados a la Tesorería del Departamento desde el 1° de enero hasta el 15 de abril de 1943 por concepto de predial, operaciones mercantiles, cooperación de agua y otros diversos. *El Nacional*, 16 de julio de 1943, p.8.

³⁰ AGN. *Ramo Presidentes. Fondo Manuel Ávila Camacho*. Exp. 512.52/2.

derar las sugerencias del presidente de la República. Además, la Alianza publicó un desplegado en la prensa en el que daba a conocer al público su posición y ratificaba públicamente su confianza en que el presidente de la República y el jefe del Departamento del Distrito Federal tomarían las decisiones más convenientes.³¹

La Comisión, encabezada por Rojo Gómez, misma que se había integrado para dar un dictamen definitivo sobre los recursos que requería la empresa, el subsidio y el incremento de los pasajes, presentó sus resolutivos, y el 15 de julio el presidente firmó el siguiente Acuerdo:

1. La Secretaria de Hacienda y Crédito Público y el Departamento del Distrito Federal continuarán otorgando a la Compañía, a título de subsidio, las prestaciones autorizadas previamente (devolverle lo que por concepto de impuestos y derechos pague).
2. El importe de dichos subsidios se destinará exclusivamente a la conservación y mejoramiento del sistema de vías y equipo de la empresa.
3. El Departamento del Distrito Federal, escuchando tanto la opinión de la Compañía como de los trabajadores, aprobará el programa de erogaciones para tal fin.
4. La Compañía de Tranvías deberá seguir erogando de su propio peculio como mínimo la cantidad que gastó en 1942 para los gastos de mantenimiento del sistema.
5. Quedan sin efecto todas las disposiciones anteriores que se opongan al presente Acuerdo.

En ese mismo documento se ratificó que no se autorizaba el incremento de las tarifas ni la desaparición de abonos y planillas, se cuestionó la eficiencia del servicio, los vicios de organización y el manejo de recursos que se incrementaban año con año. F.S. Easton, gerente general interino de la Compañía de Tranvías, protestó y manifestó su inconformidad por la resolutiva y los considerandos del Acuerdo. En una carta enviada al presidente Ávila Camacho, contra-argumentaba cada uno de estos considerandos destacando, entre éstos, el que aducía como razón fundamental para negar la modificación a la tarifa que eran las clases pobres del Distrito Federal las que principalmente usaban los tranvías pues, en opinión de Easton, “también esas clases pobres usaban los camiones y, sin embargo, a dicho servi-

³¹ *Novedades*, 9 de julio de 1943, p.15.

cio sí se le había concedido la modificación a las tarifas, lo mismo que se les había permitido que desaparecieran las tarifas extraordinarias”.³²

Respecto al argumento de las ganancias, el mismo Easton consideraba que no sólo no habría superávit, sino que quizás se verían en el caso de no poder contar con los fondos suficientes para cubrir los salarios de su personal, que por lo demás se encontraba mal pagado. Finalmente, cuestionaba el hecho de que el Departamento considerara la opinión de los trabajadores para el uso del subsidio, pues eso permitía que el sindicato se inmiscuyera en las decisiones de la Compañía, lo cual sería sin duda motivo de dificultades y fricciones continuas.³³

Con estos argumentos, la Compañía de Tranvías interpuso un amparo contra las autoridades, que ganó al menos parcialmente. Las autoridades objetaron la resolución del juez, motivo por el cual el caso se turnó a la Suprema Corte de Justicia. El 22 de julio la Corte ratificó el fallo que el juez había dictado con anterioridad, “pues demostraron las recurrentes tener concesiones legítimamente otorgadas antes de expedirse la nueva ley y su reglamento, que con las medidas se les desconocen retroactivamente los derechos emanados de esas concesiones, con violación de las garantías de que hablan los artículos 14 y 16 de la Constitución”.³⁴

Con esta determinación, el conflicto quedó aparentemente concluido; al menos no hubo manifestaciones abiertas del mismo sino hasta mediados de 1944, fecha en la que la Alianza le demandó al presidente de la República³⁵ que se realizaran las gestiones para que el importe de los impuestos de la federación y del Distrito Federal fuera aplicado íntegramente a la conservación y mejoramiento del sistema de tranvías, en total \$191,019.

Previendo la revisión contractual que se celebraba cada dos años, en noviembre de 1944 la compañía se dirigió al gobierno, pidiéndole autorización para hacer uso de la tarifa mínima de 15 centavos (fijada en la reforma de 1920 a la concesión de 1885) y también para

³² Telegrama enviado al presidente el 19 julio de 1943. Archivo General de la Nación. *Ramo Presidentes. Fondo Manuel Ávila Camacho*. Exp. 512.52/2.

³³ Véase referencia anterior.

³⁴ *Novedades*, 23 de julio de 1943, p. 15.

³⁵ Carta enviada al presidente el 28 de junio 1944. AGN. *Ramo Presidentes. Fondo Manuel Ávila Camacho*. Exp. 512.52/2.

modificar las otras tarifas proporcionalmente, con la reserva de que si este aumento no fuere suficiente se aplicaría el Artículo 43 antes citado. Como la respuesta de las autoridades del Distrito Federal fue categórica en el sentido “de que no estaba dispuesto a acceder a dicha solicitud”, la compañía promovió un amparo ante el Juzgado Primero del Distrito en Materia Administrativa reclamando, entre otras cosas, la falta de acuerdo a la solicitud de aplicación de las tarifas. Por otra parte los trabajadores, en una de las múltiples juntas de avenencia que tuvieron con el licenciado Antonio S. Sánchez, secretario general de Gobierno del Distrito Federal, manifestaron categóricamente que de ponerse en vigor la tarifa de 15 centavos ellos no la cobrarían.³⁶

En esta nueva revisión contractual, la Alianza de Tranviarios demandó el incremento a \$5.00 diarios en el salario de cada trabajador y otros beneficios, como un préstamo de \$4'427,000 para construir casas, incremento que en conjunto representaba una cantidad cercana a 12 millones de pesos, que desde la óptica de la empresa eran imposibles de cubrir. Además de la revisión del contrato colectivo, los trabajadores demandaron que se mantuvieran las mismas tarifas y se prohibiera la suspensión de las planillas y los abonos, así como que se realizaran nuevas inversiones para mejorar la infraestructura del servicio.

Si bien la compañía reconocía que durante 1944 sus ingresos habían ascendido a casi 18 millones, debido fundamentalmente a las limitaciones propias que la guerra imponía a los camiones (por ejemplo, falta de llantas y refacciones), también argumentaba que en cuanto la guerra culminara seguramente los camiones normalizarían su servicio y le restarían pasajeros a la compañía, la que entonces nuevamente vería reducir sus ingresos. De esta suerte, el aumento en los ingresos brutos no se podía considerar como base para aceptar nuevas cargas permanentes, como el aumento de los salarios, tanto más, cuanto que el monto de la partida de depreciación era insuficiente. Por tanto, la compañía insistía en que sólo podía responder favorablemente a las demandas de los trabajadores con el incremento de las tarifas.³⁷ Repitiendo la conducta asumida en 1941 y 1943, el

³⁶ *La defensa de la Compañía de Tranvías*, p. 33; Archivo General de la Nación, Ramo Presidentes, Fondo Manuel Ávila Camacho, Exp. 432/1.

³⁷ *La defensa de la Compañía de Tranvías*, 1946: 35.

gobierno se negó a incrementar las tarifas y a desaparecer las planillas, por lo que la compañía se amparó de nuevo.³⁸

Por el volumen de pasajeros que transportaban y dadas las malas condiciones en las que se encontraban también los camiones, difícilmente, en caso de que estallara la huelga de los tranviarios, podrían sustituir a los tranvías. Por tanto, los propietarios de las líneas de camiones anunciaron a las autoridades que de estallar dicho movimiento se verían obligados a suspender el servicio. Esta advertencia fue secundada, entre otras organizaciones, por la Federación General de Trabajadores de Autotransportes, la cual se abstendría de proporcionar el servicio “porque resultaría insostenible que los camiones soportaran el sobrepeso de pasaje, sin que sufrieran costosos deterioros como la rotura de carros, pérdida de llantas o se inutilizaran definitivamente.”³⁹

Muy cerca ya de la fecha en la que estallaría la huelga, numerosas personas y organizaciones se manifestaron ante el gobierno del Distrito Federal y, aún más, ante el presidente de la República, solicitando su intervención en la solución del conflicto. Entre las cartas enviadas por el Comité Central de la Confederación de Trabajadores de México destacaba particularmente una, en la que dicho comité se pronunciaba por la planeación general del transporte en el Distrito Federal, para lo cual proponía transformar las rutas y establecer, en todos los casos, sistemas que evitaran el congestionamiento del primer cuadro; y para el caso concreto de los tranvías, consideraba que era necesario ampliar las vías, adquirir equipo nuevo, establecer enlaces y nuevas líneas e integrar una empresa descentralizada.⁴⁰

Algunos tranviarios denunciaron la actitud corrupta tanto de sus patronos como de sus líderes sindicales, y se sumaron a la propuesta de que la única alternativa para resolver el conflicto era la expropiación de la compañía. Entonces se constituyó el Frente Depurador Aliancista Tranviario, que se encargó de denunciar a sus líderes, los que, además de haber permanecido años en sus puestos, habían cometido una serie de ilícitos y corruptelas.

³⁸ Para ese 1944, la empresa ya había tramitado tres juicios de amparo: sobre la cuestión de las tarifas, sobre la ocupación de sus bienes y en relación con el fallo sobre la existencia de la huelga; todo ello, además de las concesiones que había ganado a su favor.

³⁹ *Excelsior*, 1º de febrero de 1945, p.10.

⁴⁰ Carta de la CTM al presidente. AGN. *Ramo Presidentes. Fondo Manuel Ávila Camacho*. Exp. 432/1.

En una carta enviada al presidente, los tranviarios denunciaban que sus dirigentes les habían comunicado que no les podían dar a conocer los informes financieros del sindicato debido a que “se habían tenido que hacer fuertes gastos de carácter secreto para lograr la cancelación de concesiones de la antigua Compañía de Tranvías, para que el actual Congreso de la Unión expidiera el decreto de empresa descentralizada, y para asegurar un fallo favorable de la Suprema Corte de Justicia de la Nación en el juicio pendiente ante este tribunal”.⁴¹ El Frente Aliancista presentó querellas ante la Procuraduría General de la República, denunciando los actos delictivos del Comité.

Por otro lado, un grupo importante de tranviarios también manifestó su desacuerdo e inconformidad, por lo que la Secretaría del Trabajo dispuso que se realizara un recuento para determinar la aceptación o no del Comité. El primer intento fue fallido, pero en el segundo ganó el Comité “gracias a las amenazas y chantajes”, según decían los miembros del Partido Único de Tranviarios. Una vez ganado el fallo, los dirigentes reformaron los estatutos y aplicaron la cláusula de exclusión a 50 trabajadores, incluyendo en ella a Félix Colín y a Eduardo Abad (secretario general del Partido Único de Tranviarios), por venganza política.⁴²

Las manifestaciones y presiones de diversos sectores de la sociedad —principalmente de los sindicatos agremiados en la Confederación de Trabajadores de México—, la división y los conflictos en el gremio y, sobre todo, la incapacidad de la empresa para llegar a un acuerdo con sus trabajadores, llevaron a que el 3 de febrero de 1945 estallara la huelga. El gobierno del Distrito Federal, apoyándose en la Ley sobre Transportes Urbanos y Suburbanos, tomó la determina-

⁴¹ También denunciaban que los miembros del Comité eran comunistas, que todas las asambleas a que llama el Comité se celebran sin convocar previamente a los trabajadores, pues sólo un pequeño grupo de incondicionales, y algunos militantes de la CUT asisten a dichas reuniones. Solicitan también cese el pistolero, denuncian a los miembros del Comité que usan pistola y han agredido y amenazado a varios trabajadores. AGN. *Ramo Presidentes. Fondo Manuel Ávila Camacho*. Exp. 433.24.

⁴² La Alianza de Tranviarios apoyó ampliamente la precandidatura de Rojo Gómez y cuando éste declinó apoyaron a Miguel Alemán. Alejandro Vega estuvo postulado como diputado por el 5º distrito. El Partido Único de Tranviarios, por su parte, desde siempre apoyó a Miguel Alemán como candidato a la Presidencia y se negó a apoyar a Vega como candidato a diputado, apoyando en su lugar al Sr. Guillermo Trejo, de la Confederación General de Trabajadores y a Abad como suplente por el mismo distrito, por lo que según argumenta Abad, se vengó ahora excluyéndolo. Las demandas nunca progresaron. Carta enviada al presidente el 16 de julio de 1947. AGN. *Ramo Presidentes. Fondo Miguel Alemán V*. Exp. 432/24.

ción de ocupar los bienes de la compañía.⁴³ Asimismo, designó director al ingeniero Manuel Moreno Torres y las autoridades, junto con los dirigentes obreros, llegaron a un acuerdo provisional en cuanto al funcionamiento del servicio, el mantenimiento y el aumento de los salarios (\$0.60), y no elevaron las tarifas. Por su parte la empresa, de nueva cuenta, tramitó la suspensión para ampararse contra la medida tomada por el gobierno.

Con la ocupación de la empresa por el gobierno se garantizaba la prestación del servicio; sin embargo, el conflicto seguía vigente y en la Secretaría del Trabajo continuaban las pláticas, sin que ninguna de las partes cediera en algo para solucionarlo. En marzo, el presidente de la República propuso a la Alianza de Tranviarios que formaran una cooperativa de participación estatal para que ésta administrara el sistema. La posición entre los trabajadores se encontraba dividida. Había quienes aceptaban la propuesta y quienes no, por lo que se integró una comisión para estudiarla. Por su parte, el propio Departamento del Distrito Federal presentó a los trabajadores un proyecto para la constitución de la cooperativa. Sin embargo, los trabajadores mantuvieron la propuesta de una empresa descentralizada.⁴⁴

El 29 de mayo, a los once de la mañana, se suspendió el servicio de tranvías y se realizó un mitin frente al Departamento del Distrito Federal. Los trabajadores portaban un gran cartel con esta leyenda, que sintetizaba sus peticiones: “El gobierno debe asumir la responsabilidad del sistema de tranvías mediante la organización de una empresa pública descentralizada”. La suspensión del servicio fue severamente cuestionada por la opinión pública, pues evidentemente se trató de un mecanismo de presión.

Esta primera ocupación de los bienes de la Compañía de Tranvías de México S.A. debía terminar el 30 de septiembre de 1945, por haber concluido la guerra y, con ello, también las leyes de emergencia. Dos días antes, Manuel Moreno Torres, gerente de la empresa durante la

⁴³ La Ley fue expedida con carácter de emergencia el día anterior, 2 de febrero de 1945. Esta práctica se había ejercido con anterioridad en el caso de la huelga de los trabajadores de la Telefónica Mexicana, dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

⁴⁴ Esta propuesta fue presentada por primera vez en 1941 por el asesor jurídico de la Alianza, Mario Pavón Flores. En su propuesta la definen como “la organización de un servicio social por parte del Estado, bajo su control y dirección, pero otorgándole personalidad, patrimonio y estatutos propios. La descentralización puede ir desde la autonomía más completa, como en el caso de la Universidad, hasta el más estrecho control, como en Ferrocarriles Nacionales, *El Popular*, 30 de mayo de 1945, p. 16.

intervención de la misma, rindió el informe de su gestión –la cual había durado ocho meses– ante el gobernador del Distrito Federal.⁴⁵ De acuerdo con dicho informe, la utilidad de la empresa, en este tiempo, había sido de casi ochocientos mil pesos, con lo que se demostraba que no obstante haberse aumentado el salario de los trabajadores y haberse adquirido nuevo equipo (aunque de segunda) se podía obtener una buena ganancia.⁴⁶

Con este argumento los trabajadores exigieron que se les otorgara el incremento que habían solicitado, y que la compañía no fuera devuelta a sus antiguos dueños. Por otra parte, la Compañía de Tranvías se negó a recibir sus bienes e insistió en el incremento de la tarifa a 15 centavos. Así es que, finalmente, el 1º de octubre los trabajadores estallaron la huelga. Ante ello, la opinión pública se movilizó para demandar nuevamente la intervención de las autoridades en el conflicto.

El 2 de octubre la Secretaría del Trabajo convocó a una reunión de avenencia.⁴⁷ En ella los trabajadores demandaron que: 1) la empresa reconociera los dos pesos diarios concedidos por la administración oficial; 2) que se procediera a la revisión de su contrato colectivo; 3) que no se aumentara el costo de los boletos y abonos, y 4) que la compañía hiciera una buena inversión que se tradujera en mejoras radicales del servicio. Por su parte, la empresa manifestó

⁴⁵ Se denomina gobernador del Distrito Federal, puesto que por decreto presidencial, de octubre de 1945, se cambiaron las denominaciones. Rojo Gómez solicitó al presidente que se cambiaran las denominaciones de Departamento del Distrito Federal y jefe del mismo por las de Gobierno y Gobernador del Distrito Federal. El objetivo central de esta propuesta, misma que al firmar el decreto fue aceptada por el presidente, era otorgar al que ejerciera el gobierno de la ciudad mayores facultades, atribuciones y “autonomía” en su régimen interno y la posibilidad de “acordar” directamente con el presidente de la República la política a seguir y las medidas a tomar en el Distrito Federal. Pero sobre todo, tener la posibilidad de refrendar o no las medidas del Ejecutivo, es decir, de disentir en caso de que alguna de las medidas ordenadas por el Ejecutivo no fuera la más adecuada para la capital. Facultad de la que no gozaban los jefes de Departamento, sólo los gobernadores y secretarios de Estado. Dos años más tarde y siendo congruentes con la política de centralización seguida por Miguel Alemán, en 1947 se revocó dicho decreto, volviéndose a denominar jefe (en lugar de gobernador) y Departamento (en lugar de gobierno) del Distrito Federal. No obstante, las atribuciones asignadas al regente le habían dado otro estatus, tanto por su relación con el presidente como con los ciudadanos, obteniendo así un mayor ámbito de movilidad política y poder de decisión y control (Sánchez-Mejorada, 2004).

⁴⁶ *El Nacional*, 29 de septiembre de 1945, p.8.

⁴⁷ A la reunión asistieron, por la empresa, el gerente general Jean Bernier y su abogado, Carlos Duclaud, y por la Alianza, el secretario general, Alejandro Vega, José María Solís, presidente del Comité de Huelga y el abogado Mario Pavón Flores.

que no se comprometía a realizar inversión alguna e insistió en que para aumentar los salarios requerían que se incrementara el pasaje y se retiraran las planillas.

La CTM manifestó su solidaridad a la Alianza, y Fidel Velázquez, su secretario general, declaró: “Se están girando circulares a los organismos obreros confederados de la capital con el fin de que presten su ayuda moral y económica a los tranviarios y celebren actos públicos para que se demuestre con hechos la solidaridad de que se habla.”⁴⁸

Mientras tanto, la huelga continuaba y la ciudad era un caos. Los autobuses, ya de por sí colmados de pasaje, no se daban abasto para transportar a toda la población, además de que, en especial, los chóferes de “ruleteo” abusaban del problema cobrando de más.⁴⁹ Diferentes articulistas de la prensa demandaban la solución del conflicto y que consideraban que el gobierno tenía todos los datos para formular un juicio exacto y justo sobre el asunto y apresurar, de acuerdo con él, la solución del conflicto que tantos perjuicios causaba. “El Estado no puede tolerar la indefinida prolongación de una lucha cuyos más graves daños recaen sobre el que menos tiene que ver con ella, o sea, el público; cabe esperar que haga uso de los numerosos medios de coerción directa e indirecta que tiene a su alcance para evitar que se eternice.”⁵⁰ Es decir, demandaban la expropiación como la única vía para la solución del conflicto.

Como no había visos de que el conflicto pudiera resolverse pronto, el 5 de octubre el gobierno federal decretó una segunda ocupación administrativa de los bienes, accesorios y dependencias de la Compañía de Tranvías.⁵¹ Esta decisión se fundamentó en el atributo propio de la autoridad sobre la prestación de servicios públicos, cuya naturaleza por esencia es su continuidad. Consecuentemente, el Estado tenía la obligación de promover las medidas que fueran necesarias y vigilar que se cumplieran, a fin de asegurar dicha continuidad en bien de los intereses colectivos.⁵²

⁴⁸ Véase nota anterior.

⁴⁹ *Novedades*, 2 de octubre de 1945.

⁵⁰ *El Universal*, 3 de octubre de 1945, p.3.

⁵¹ Esta vez con fundamento en los artículos 23, fracción I, Capítulo III de la ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal, y 7 de la Ley Reglamentaria de dicha fracción.

⁵² En este decreto de ocupación se estableció la conformación de un Comité de Transportes para el Distrito Federal con las siguientes representaciones unitarias: Gobierno del Distrito Federal, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Compañía de Tranvías de México, Organizaciones Camioneras del Distrito Federal, trabajadores de la Compañía de Tranvías y de los

A petición de Rojo Gómez, los tranviarios retrasaron un mes su huelga. El gobernador del Distrito Federal les hizo saber que se les solicitaba no iniciarla por los festejos del mes de septiembre pues, además de requerirse mayormente el servicio, estas fiestas representaban para la compañía un fuerte ingreso. En este lapso el gobierno del Distrito Federal se comprometió a realizar un estudio acerca de la formación de una empresa descentralizada.⁵³ Con todo y que pesaba la amenaza sobre la Alianza de Tranviarios que de estallar la huelga intervendrían la empresa las fuerzas federales, ellos estaban decididos a efectuarla a menos que se constituyera una empresa descentralizada.

El 27 de diciembre se expidió un nuevo decreto ordenando la devolución de sus bienes a la Compañía de Tranvías. Esta resolución se dio en atención a que “el gobierno sostenía la propuesta de respetar los derechos de los particulares, por un lado, y por otro a que el conflicto obrero-patronal debía resolverse conforme a la legislación en la materia”.⁵⁴ Inicialmente la empresa se resistió a recibir sus bienes; sin embargo, el 29 le fueron entregados; aunque, como veremos, nunca volvieron a hacer uso de ellos. Con la entrega de los bienes y los recursos en caja se dio fin a esta segunda intervención que duró poco más de dos meses.

El 28 de diciembre la Alianza consideró que el decreto presidencial, mediante el cual el gobierno del Distrito Federal devolvió los bienes a la Compañía de Tranvías, solamente garantizaba los intereses de la empresa mas no los de los trabajadores que quedaban sin solución satisfactoria, por lo que al día siguiente volvió a estallar la huelga. Los 3,700 trabajadores exigían: el aumento de los salarios en proporción de cinco pesos diarios por trabajador; la firma de la contratación colectiva de trabajo; el sostenimiento de las mismas tarifas de pasaje en los vehículos urbanos y suburbanos y las garantías de las diversas prestaciones de trabajo de diferente índole. De nueva cuenta, la ciudad enfrentaba el problema de los transportes.

Camioneros de México. Dicho Comité debía realizar, en un plazo lo más breve posible, un estudio del problema de los transportes en el que deberían quedar incluidos los asuntos relativos a las tarifas, la mejoría del equipo y la coordinación de los sistemas existentes. Sin embargo, los trabajadores tranviarios se negaron a nombrar a su representante, por lo que el sector no quedó representado en el equipo que realizaría el estudio.

⁵³ *Novedades*, 9 de diciembre de 1945, p.1.

⁵⁴ Debe recordarse que, en la Conferencia de Chapultepec, México se comprometió junto con otros países a “darle un trato equitativo a las compañías extranjeras”.

Hubo varias manifestaciones de apoyo a la huelga de los tranviarios, por lo que finalmente el gobierno de Ávila Camacho determinó cancelar las concesiones a la compañía. En un mitin organizado por los tranviarios, y apoyado por diversas organizaciones de la CTM, frente al Palacio Nacional, Pavón Flores informó sobre la medida tomada por las autoridades del Distrito Federal; el anuncio fue recibido con aplausos y porras por la concurrencia y se invitó a los tranviarios para que se reanudara el servicio. El Partido Comunista Mexicano envió un comunicado de prensa en el que reconocía la importancia de la medida y consideraba que debía ser apoyada por todas las organizaciones obreras y por las fuerzas patrióticas. “A la cancelación debe seguir la creación de una empresa descentralizada [...] la que deberá firmar un contrato colectivo de trabajo con la Alianza de Tranviarios, en el que queden garantizados todos los derechos adquiridos con anterioridad y demás demandas de los trabajadores de tranvías.”⁵⁵

El 31 de enero las autoridades tomaron una decisión drástica. Ante notario público se le entregó al C. Carlos Duclaud, en su carácter de apoderado de la Compañía de Ferrocarriles del Distrito Federal y Compañía de Tranvías de México S.A. (Compañía Limitada de Tranvías Eléctricos de México S.A.), un oficio del gobernador del Distrito Federal, Javier Rojo Gómez, en el que se le notificaba haber incurrido en varias causas de caducidad⁵⁶ de las concesiones que le fueron otorgadas para explotar el servicio de transportes eléctricos del Distrito Federal.

En el mismo documento de cancelación de las concesiones, Rojo Gómez se justificó con los empresarios por la determinación que había tomado, obligado por las circunstancias, puesto que a lo largo del año el servicio de transportes eléctricos en el Distrito Federal había sufrido cuatro interrupciones con gran perjuicio para la población. Interrupciones que el gobierno había tenido que remediar mediante la intervención administrativa del sistema, aun cuando con ello afectara intereses particulares, lo cual contrariaba su política general de protección a los mismos. Reconocía que si bien era su obligación respetar y proteger la propiedad de los particulares también era su obligación ineludible amparar los intereses públicos.⁵⁷

⁵⁵ *El Nacional*, 1º de enero de 1946.

⁵⁶ La caducidad es la rescisión administrativa de una concesión por el incumplimiento de las obligaciones de un concesionario.

⁵⁷ AGN. *Ramo Presidentes. Fondo Manuel Ávila Camacho*. Exp. 432/1.

Las causas de caducidad que las autoridades adujeron fueron: no haber ejecutado las obras ordenadas por el gobierno; no prestar el servicio de manera uniforme, regular y continua; no reemplazar todos los bienes necesarios para la prestación del servicio ni haber ejecutado las obras de reparación, conservación y reconstrucción indispensables para la regularización del servicio; por haber interrumpido el servicio sin causa justificada y sin previa autorización del gobierno, como se comprueba por el hecho de “haber declarado, las autoridades del trabajo, lícitas las huelgas llevadas a cabo en un periodo de cinco años a la fecha, y por que la compañía pertenecía al *trust* extranjero conocido con el nombre de “Sofina y Amitas”.⁵⁸

Para reanudar el servicio, el 2 de enero de 1946 se expidió un nuevo decreto de ocupación de la empresa, y se estableció que esta acción duraría el tiempo que requiriera la tramitación administrativa de caducidad de las concesiones, cualquiera que fuera el sentido en que se resolviese. Moreno Torres fue nuevamente nombrado gerente de la empresa, pero para que asumiera el cargo se tuvo que ejercer la autoridad, pues Juan Bernier (gerente y apoderado de la compañía) se negó a hacer entrega de los bienes de la misma. Una vez que el gobierno tomó posesión de la empresa se acordó incrementar el salario de los trabajadores eventuales (que no se habían visto beneficiados en la intervención anterior) a dos pesos diarios.

Las reacciones de protesta ante la medida tomada no se hicieron esperar, especialmente de aquellos que sostenían una postura crítica frente al proceso. Algunos editorialistas llamaron la atención en el sentido de que no se debían tomar ese tipo de medidas para resolver conflictos obrero-patronales, puesto que descansaba en “argumentos amañados, de forzada oportunidad, impropios de la seriedad que debe revestir a los actos oficiales”, lo que dañaba seriamente la industrialización del país:

⁵⁸ Las causas de caducidad se establecieron de conformidad con lo dispuesto en 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. Para conocer los argumentos de la defensa de la Compañía de Tranvías, véase el documento *La defensa de la compañía de tranvías*, Compañía de Tranvías, México, 1946. Por cierto que en este mismo documento *Trust* se emplea para designar a determinados organismos que por medio de acaparamiento y combinaciones fijan los precios de los productos o de los servicios que suministran, eliminando la competencia. Sofina significa “Société Financière de Transports et d’entapices Industrielles. También véase “La resolución presidencial para la caducidad de todas las concesiones a la Compañía de Tranvías”, en AGN. Fondo Presidentes, Ramo Manuel Ávila Camacho. Exp. 432/1.

Si el Estado abdica de la función jurisdiccional e imparte justicia adueñándose de la empresa, rebasa la esfera de sus atribuciones naturales y necesariamente cae en las formas del totalitarismo; abandona su papel de soberano de la economía; pasa a ser empresario y propietario; se convierte en productor y comerciante; ahoga la necesidad privada y a la corta o a la larga se ve impelido a regimentar el consumo. Mediante tal proceso, se logra un régimen de derecho público igual al de la Rusia soviética, que es maduramente distinto del sistema democrático consagrado por nuestra Constitución.⁵⁹

Otros hacían notar que la burocracia y el nepotismo se habían apoderado de las empresas que se expropiaron a favor de los trabajadores o eran administradas por el Estado, y se había sustituido el criterio técnico por las influencias y recomendaciones políticas. Por otro lado, consideraban que le tocaba al Estado ofrecer a los inversionistas seguridad y no ahuyentarlos con ese tipo de medidas, sobre todo cuando se trataba de procesos y conflictos llenos de contradicciones, lo cual incluía a los propios argumentos sobre los que se había fundamentado la caducidad de concesiones:

Si se revisan los datos se descubre la contradicción de sancionar a un empresario, nada menos que con pérdida de su capital, por haber suspendido el servicio que presta, cuando sus trabajadores entran en un movimiento de huelga. A tal empresario se le hace responsable de actos ajenos, en relación con los cuales la ley no le otorga medio alguno de evitarlos, salvo que se interprete que siempre se encuentra obligado a aceptar todo lo que sus trabajadores le pidan, por exagerado e injusto que sea. Contradicción tan violenta y lesiva de los principios básicos de la teoría jurídica de la responsabilidad es la que presta apoyo a la resolución que declaró caducada la concesión que disfrutaba la sociedad que operaba los trenes eléctricos en el Distrito Federal.⁶⁰

Siguiendo esa misma línea de análisis, el Instituto de Estudios Económicos y Sociales cuestionaba la franca diferencia entre el trato favorable a los taxistas y la severidad con la que se trataba a la Compañía de Tranvías, y responsabilizaba al gobierno de ser el directamente responsable de la difícil situación económica en que se encon-

⁵⁹ *El Universal*, 7 de enero de 1946.

⁶⁰ *El Universal*, 7 de enero de 1946.

traba la empresa, especialmente cuando había ejercido presión para que ésta aumentara sus gastos generales mediante el pago de mayores sueldos, salarios y otras prestaciones a los trabajadores tranviarios, sin haberle permitido el incremento de las tarifas.⁶¹

Con las decisiones tomadas se hacía evidente el apoyo del gobierno de la ciudad a la Alianza de Tranviarios; y no sólo eso, puesto que desde la perspectiva del Instituto también era evidente la influencia que el sindicato tranviario había ejercido sobre la política gubernamental, partiendo de esa premisa no se podía esperar de parte de la Alianza una actitud diferente a la del profundo agradecimiento y disposición de apoyo a las autoridades.

Por su parte, la Compañía de Tranvías de México publicó en todos los diarios de la capital un documento al que denominó “Hechos que el público ignora”, en el que explicaba su procedencia y constitución, así como las condiciones tan difíciles por las que había atravesado. En el plazo marcado por el decreto la Compañía de Tranvías de México, bajo el nombre jurídico y de concesión “Compañía de Ferrocarriles de la Ciudad de México S.A.”, impugnó ante el juez primero de Distrito el acuerdo que determinó declarar la caducidad de esta empresa para seguir con la concesión de explotación de los transportes eléctricos.⁶² El 19 de enero el juez otorgó la suspensión provisional a la Compañía de Tranvías de México, basando su sentencia, sobre todo, en que la ley impugnada se aplicó con efectos retroactivos en perjuicio de la empresa de tranviarios. Es decir, la ley que establecía las causales para determinar la caducidad de las concesiones se había aprobado el 14 de febrero de 1944 y el balance de lo encomendado a la empresa se hacía desde 1930; ello, además de que se afectaban los términos de la concesión, que era por 100 años y aún faltaban 40. Sin embargo, quedaba pendiente la suspensión definitiva que se debería otorgar a más tardar el 13 de abril.

En la prensa oficial (*El Nacional*, *El Popular*) se seguía difundiendo la idea de que la compañía pertenecía al *trust* “Sofina-Amitas”,

⁶¹ *Novedades*, 1º de febrero de 1946, p.3.

⁶² Apoyada en la Ley del 8 de octubre de 1943 que reglamenta la Ley Orgánica del Gobierno del Distrito Federal en su Artículo 23, sobre servicios públicos y concesiones, el juez dictó el 31 de diciembre de 1945, declarando la caducidad de la concesión de la expresada compañía por quebrantamiento a las disposiciones del contrato-concesión y por pertenecer a un monopolio, o sea a una organización prohibida por el Artículo 28 constitucional. El citado decreto de aplicación concedió a la empresa 30 días para su defensa administrativa, pero en lugar de ello la Compañía apeló a las garantías constitucionales.

nazi-imperialista, el cual se había encargado de lanzar una campaña de desprestigio contra México. Además, la propia Alianza hizo declaraciones a la prensa denunciando que dicho *trust* era una gran coalición de capital inglés, belga y canadiense, que controlaba enorme número de empresas en el mundo, dedicadas a la generación de energía eléctrica y transporte de pasajeros.⁶³ Al mismo tiempo, se denunciaba que tanto la Compañía de Luz y Fuerza como la de Tranvías eran responsables en gran parte del retraso de la economía industrial del país, la primera porque no había satisfecho la demanda de las nuevas factorías, y la segunda porque no había sido capaz de mantener y modernizar un sistema de transportes urbanos y suburbanos indispensables en una capital moderna y de importancia como la de México.⁶⁴

Durante el mes de marzo las autoridades estudiaron un plan de reorganización del servicio para el caso de que el fallo final confirmara la resolución de la caducidad de concesiones. A esa fecha, el juez había recibido más de 200 cartas de organizaciones sindicales solicitando que los bienes de la Compañía pasaran a manos del Departamento del Distrito Federal, para que se constituyera en un servicio público descentralizado.⁶⁵ Sin embargo, el 13 de abril el juez concedió a la compañía la suspensión definitiva. Por tanto, se suspendió el trámite de dicha caducidad hasta en tanto no se determinara sobre el fondo de las cuestiones constitucionales propuestas en el amparo, tarea que recayó en la Suprema Corte de Justicia.

Al día siguiente, la Alianza de Tranviarios llevó a cabo un paro (de las 12 a las 13 horas) del servicio y, posteriormente, una concentración de sus miembros en la Plaza de la Constitución, como protesta por el amparo concedido a la Compañía de Tranvías. Al mitin asistieron siete mil trabajadores. El argumento central de los oradores era que con esa decisión se privaba a la nación de administrar un servicio de vital importancia para el pueblo, que en manos de una compañía imperialista estaba “languideciendo lastimosamente”, pues ni se mejoraba ni era explotado con vistas a proporcionar un servicio eficiente a la población. También se hizo especial referencia al peligro que esta medida entrañaba para sus trabajadores.⁶⁶

⁶³ *El Universal*, 15 de enero de 1946.

⁶⁴ *El Nacional*, 16 de febrero de 1946.

⁶⁵ *Novedades*, 21 de marzo de 1945, p.13.

⁶⁶ *El Popular*, 14 de abril, p.1, cols. 3 y 4.

El 13 de mayo de 1946 el Tribunal Supremo revocó el fallo del juez, por lo que las autoridades del Distrito Federal pudieron proseguir con la cancelación de concesiones, en tanto se entraba a fondo al amparo. Y aun cuando en el fondo todavía no se resolvía el caso, la compañía volvió a ampararse, ahora contra los procedimientos seguidos, especialmente porque le habían sido rechazados algunos documentos probatorios que exhibió y en los cuales fundamentalmente basaba su defensa, por lo cual estimaba que, al fallarse en el fondo el juicio de garantías no estarían las partes en igualdad de circunstancias.

La iniciativa privada protestó a través de la Confederación de Cámaras Industriales, la Confederación de Cámaras Nacionales de Comercio y la Asociación de Banqueros, señalando que en realidad eran dos las causas que se imputaban para quitar las concesiones a la compañía: su responsabilidad por la paralización de las labores con motivo de la huelga y la de ser subsidiaria de una empresa o *trust* extranjero, causas que de ninguna manera justificaban una medida tan drástica. Solicitaban al presidente que se rectificara el paso dado por el gobierno del Distrito Federal, no sólo porque las resoluciones tomadas resultaban injustificadas desde el punto de vista jurídico y social, al violentar claramente las garantías consagradas en la Constitución, sino porque atacaban medularmente “el desarrollo de la iniciativa privada y establecían un precedente de tal modo funesto y trascendental para las inversiones que se habían hecho y se pretendían hacer en nuestro país, que prácticamente destruían toda posibilidad de robustecimiento de la economía nacional”.⁶⁷

El 2 de agosto de 1946, el presidente Ávila Camacho firmó la resolución definitiva de caducidad a la concesión otorgada a la Compañía de Tranvías. Por lo tanto, determinó que a partir de ese día los bienes de la empresa pasaban a manos del gobierno del Distrito Federal, designándose administrador del que se denominó “Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal” a Moreno Torres. Con ello, automáticamente se conjuró el movimiento de huelga que tenía emplazado el sindicato de tranviarios, el cual se había venido postergando.

A raíz del decreto presidencial la situación jurídica del caso cambió y se abrió un nuevo juicio de garantías a petición de la compañía, la que solicitó protección a la justicia federal contra la nueva disposición que definitivamente la privaba de sus concesiones y bienes.

⁶⁷ Desplegado publicado en la revista *Tiempo*, 3 de mayo de 1946, p.26.

Como señalé antes, previamente la compañía había impugnado el decreto que ordenó la caducidad de las concesiones, y aunque el juez concedió suspensión provisional del acto, en revisión que solicitó el gobierno de la ciudad la Suprema Corte revocó el fallo anterior. Por tanto, en el juzgado se encontraban dos amparos pendientes de resolución: el primero por la caducidad de las concesiones (fechado en agosto), y el segundo (fechado en septiembre) que alegaba la inconstitucionalidad de la creación de la Dirección de Servicio de Transportes Eléctricos para manejar los bienes de la compañía, además de las garantías constitucionales violadas.

Ante estos acontecimientos, a finales de noviembre el juez primero de distrito estableció que el gobierno del Distrito Federal no podía inscribir como suyos en el Registro Público de la Propiedad, ni disponer tampoco en ninguna otra forma, de los bienes que constituían los servicios de transporte en la metrópoli. Es decir, debía suspender cualquier procedimiento encaminado a crear una empresa descentralizada que se encargara de administrar los tranvías, pero aún así se estableció que el procedimiento legislativo podía continuar, por lo que el 31 de diciembre de 1946 el Congreso de la Unión aprobó la Ley de Servicios de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, donde se establecía la constitución de la empresa descentralizada. Sin embargo, su ejecución quedó pendiente, debido al dictamen del juez pero, en buena medida, debido también al cambio de gobierno.

La nueva administración de la ciudad, a cargo de Casas Alemán, ya no se encontró con un conflicto obrero-patronal, pero sí con una empresa propiedad del Departamento, que en primera instancia se tenía que revitalizar y modernizar, y en segunda, debía atender el problema del amparo interpuesto por la compañía y, dado el caso, prepararse para indemnizarla.

El 12 de marzo de 1947, el juez primero de distrito del ramo administrativo falló en el fondo del amparo interpuesto desde 1945. El fallo fue favorable a la compañía quejosa, pues consideró inconstitucionales los actos consumados en su perjuicio. En respuesta, el Departamento del Distrito Federal interpuso otro recurso ante la Suprema Corte.

Por su parte, el presidente Miguel Alemán solicitó a la Procuraduría General de la República que realizara un estudio para determinar lo legalmente conducente. El 19 de marzo de 1947 el procurador general recomendó al Ejecutivo que se debía promulgar y publicar en

el *Diario Oficial* la Ley del Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, aprobada por el Congreso de la Unión a finales de 1946 y, asimismo, que debía formularse un acuerdo presidencial a efecto de que el Departamento del Distrito Federal no tomara algunas de las medidas que se establecían en diversos artículos de la ley,⁶⁸ en tanto no se resolvieran los otros juicios de amparo interpuestos por la compañía y la Suprema Corte diera el veredicto final.⁶⁹

El 19 de abril se publicó en el *Diario Oficial de la Federación*, el decreto por medio del cual se creaba la institución denominada “Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal”. Se estableció que ésta tendría por objeto la administración y el manejo de los transportes eléctricos en el Distrito Federal y sistemas auxiliares, así como el estudio, proyección y construcción, en su caso, de líneas elevadas o subterráneas para ese tipo de transportes. Tendría personalidad jurídica y patrimonio propios y disfrutaría de preferencia para el otorgamiento de concesiones para nuevas líneas de transportes eléctricos. En el Artículo 5 se especificó que el Servicio sería dirigido por cinco miembros nombrados por el Departamento Central, recayendo la presidencia en el director general; asimismo, se estableció que el Servicio sería supervisado por un Consejo de Vigilancia cuyos miembros representarían al Departamento del Distrito Federal, a la Alianza de Tranviarios y a los usuarios del sistema; este último lo nombraría el Departamento. La instrumentación de la ley por el acuerdo antes referido sólo fue parcial.

En cuanto supieron de la resolución del juez, los trabajadores tranviarios empezaron a presionar. Como reacción inmediata acordaron pedir un aumento de dos pesos diarios para todo el personal de la empresa recién descentralizada, y si ésta se negaba emplazarían a una huelga. A cuatro días del fallo, el 16 de marzo, realizaron un mitin frente a la Suprema Corte, en el que anunciaron que espe-

⁶⁸ Estos artículos hacían referencia al patrimonio y los recursos que se destinarían a la empresa descentralizada (3°, incisos a y b, y 11°) y a la conformación de un Consejo de Vigilancia integrado por tres miembros, uno de los cuales debía ser designado por el Departamento (arts. 5° y 6°) y a quien le correspondía la revisión de la glosa de cuentas de la institución (art. 7°). *AGN Ramo Presidentes. Fondo Manuel Ávila Camacho*. Carta de la Procuraduría General de la República al Presidente Ávila Camacho, 17 de marzo de 1946. Exp. 432/24.

⁶⁹ “Acuerdo por el cual se dispone se abstenga el Departamento del Distrito Federal de ejecutar diversos actos de la Ley de Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, hasta en tanto no se resuelvan en definitiva los juicios de amparo que se señalan”, *Diario Oficial de la Federación*, 24 de abril de 1947.

rarian la resolución definitiva de la Corte, la que debía darse a más tardar el 12 de abril, y en caso de que ésta ratificara el fallo del juez irían a la huelga.⁷⁰

Aunque todavía no se dictaba el fallo definitivo, la Dirección de Transportes Eléctricos comenzó a funcionar “normalmente”. En junio de 1946 se anunció la compra a Estados Unidos de 21 trolebuses y 49 tranvías de la serie PCC o 2000, así como la cancelación de ciertas rutas y la ampliación de otras. En materia de salarios se aumentó a los trabajadores un 50%, lo que significaba una erogación mayor, por año, de cinco millones de pesos. Se ejecutaron obras por valor de ocho millones de pesos. Dos millones se invirtieron en la reparación y compra de tranvías y tres millones y medio en la compra de nuevos equipos. En el mejoramiento de vías y servicio en general se gastaron entre tres y cuatro millones, aparte de otros dos que el gobierno invirtió en diversos capítulos.⁷¹ Aún así la queja permanente era que el servicio era malo y no cubría las necesidades de los usuarios.

Los meses pasaban y la Suprema Corte de Justicia no resolvía. Por tal motivo, el 21 de marzo de 1948 tres mil trabajadores tranviarios apoyados por representantes de diversas agrupaciones obreras realizaron un mitin en el Zócalo, con objeto de presionar a la Suprema Corte de Justicia de la Nación para que diera su fallo. Con el mismo objeto, el sábado 17 de abril realizaron otro paro en el Zócalo. En éste hicieron uso de la palabra el líder tranviario Alejandro Vega, Mario Pavón Flores, representante de los ferrocarrileros, y Valentín Campa, representante de los petroleros.⁷²

El 14 de mayo los tranviarios realizaron un paro general. En la prensa se hizo del conocimiento público que el jefe del Departamento del Distrito Federal había girado instrucciones para que se castigara a los responsables. El paro, en esta ocasión, se consideró ilegal y se determinó que no sería tomado en cuenta por las autoridades. Días después, la Dirección del Servicio de Transportes Eléctricos anunció que para poder incrementar los salarios la empresa, ahora descentralizada, requería –lo mismo que la Compañía de Tranvías de México demandó durante años– incrementar el pasaje. El 20 de agosto

⁷⁰ *El Universal*, 14 de marzo de 1947, p.1, col. 7.

⁷¹ *Novedades*, 11 de junio de 1947, p.10.

⁷² *La Nación*, 24 de abril de 1948.

subió la tarifa: los usuarios eventuales pagarían \$0.15, y los asiduos (alrededor de 80%) adquirirían un abono de \$2.75 semanarios, con el que podían viajar en todas las líneas. Los usuarios tenían que depositar una planilla más \$0.05.⁷³

Cuando el 1º de diciembre de 1950 fue designado director del Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, Manuel Moreno Sánchez,⁷⁴ el estado del negocio de los tranvías era ruinoso. La Administración anotaba un déficit diario de \$6,000, pues en tanto que el promedio de ingresos por pasajes era de \$65,000, los gastos de operación ascendían a \$72,000. Por cada peso que la empresa recibía, gastaba \$1.05.⁷⁵ A este problema se añadían doce millones de pesos por deudas (se debían siete millones a la Compañía de Luz y Fuerza y cinco millones al Instituto Mexicano del Seguro Social, IMSS), así como las presiones relativas a la necesidad urgente de mejorar los salarios de los cuatro mil trabajadores de la empresa.

En julio de 1951 se instaló el Consejo de Administración del Servicio de Transportes Eléctricos. Estaba integrado por cinco miembros: el director del servicio (Manuel Moreno Sánchez), tres vocales nombrados por el jefe del Departamento del Distrito Federal (Adalberto Saldaña, subdirector de la Nacional Financiera; Alfonso Hernández Lozano, director de Estadística de los Ferrocarriles Nacionales de México, y Leopoldo Casas, asesor técnico del Departamento del Distrito Federal) y otro vocal más representando a los usuarios, designado a moción de las organizaciones obreras, burocráticas y populares del Distrito Federal (Rómulo Sánchez Mireles, secretario general del Sindicato de Trabajadores del Departamento del Distrito Federal). Por acuerdo del regente se creó, además, una comisión de vigilancia integrada por un representante de la Alianza de Tranviarios (José Alatorre, presidente de la Comisión de Fiscalización y Vigilancia de la Alianza) y otro miembro más, nombrado por el propio jefe del Departamento del Distrito Federal (Salvador Pineda, diputado).⁷⁶

⁷³ *La Nación*, 21 de agosto de 1948, p.5. Una planilla era checada tres veces por el cobrador, es decir, equivalía a tres boletos y a ese monto el usuario debía agregar \$0.05 en efectivo.

⁷⁴ Abogado consultor de la Presidencia de la República, jefe del Departamento Jurídico del Banco Nacional Agrícola y Ganadero, ex legislador.

⁷⁵ En otras ciudades importantes del mundo la relación es de \$0.90 gastados por cada peso recibido, pero aún así los gobiernos suelen otorgar subsidios a las empresas para evitar que desaparezca el servicio. *Tiempo*, 15 diciembre de 1950, p. 7.

⁷⁶ *Tiempo*, 27 de julio de 1951, p.12.

Para esas fechas ya eran francas las disputas para la elección presidencial del siguiente año. Una de las posibles candidaturas por el Partido Revolucionario Institucional (PRI) era la del jefe del Departamento del Distrito Federal, Fernando Casas Alemán. La Alianza de Tranviarios manifestó pública y abiertamente su apoyo a la candidatura del regente, a través de un desplegado publicado en varios periódicos, el 7 de septiembre de 1951:

El Lic. Casas Alemán se ha manifestado siempre ante el pueblo como un hombre sencillo, franco y con fuertes dosis de humanidad y sentido creador. Definido en sus convicciones revolucionarias, y valiente para resistir las intrigas y las falsedades, que es todo lo que los mendaces se empeñan en oponer a su personalidad creciente. Es optimista y seguro de sí mismo y, por ello, confiado en el porvenir del pueblo y orgulloso de todo lo que constituye la mexicanidad... Por todo ello, estamos llamando a la nación a fortalecerse a sí misma, agrupando sus fuerzas de lucha política en torno al hombre que es así señalado por el proceso revolucionario para asumir sus responsabilidades... Los sectores revolucionarios triunfarán en las próximas elecciones presidenciales si logran presentarse unidos junto a un hombre que represente no los caracteres del caudillismo en cualesquiera de sus formas, sino la transparencia de una actuación cívica y política acorde con los postulados esenciales...

Mientras tanto, el servicio era cada vez más deficiente. Sólo funcionaban 290 carros “destartalados” que realizaban su recorrido en intervalos sumamente irregulares. El problema legal, de fondo, “dormía el sueño de los justos en los archivos de la Suprema Corte de Justicia de la Nación. No había solución posible al caso, por motivo de que desde un principio el gobierno tuvo sus temores de resolver el problema mediante la cancelación de concesiones a la empresa de tranvías. El tiempo fue pasando y se agravó más la cuestión cuando la Compañía Mexicana de Luz y Fuerza Motriz se convirtió en capital norteamericano”.⁷⁷ Esta última, mediante la aportación de capitales canadienses y norteamericanos, terminó siendo la “Mexican Light and Power”, perteneciente, como ya se había señalado, al monopolio internacional Sofina.

⁷⁷ *El Popular*, 14 de septiembre de 1951.

En realidad las autoridades del Departamento del Distrito Federal no se habían desentendido del asunto, pero como pasaba el tiempo sin que la Suprema Corte de Justicia de la Nación dictara su fallo, la Dirección de Transportes Eléctricos, con aprobación de la Regencia, inició pláticas informales con los representantes de la Compañía de Tranvías de México para llegar a un arreglo administrativo del problema. Así, “el 7 de noviembre de 1951 se llegó a un acuerdo en el que se especificó la entrega a las compañías de bonos por el valor de \$13’975,000 redimibles en seis anualidades,”⁷⁸ causando un interés del 4% anual sobre saldos insolutos, y la devolución a las propias empresas de algunas propiedades no destinadas a la explotación del servicio. A raíz de este acuerdo la compañía se desistió de los amparos que había ganado en primera instancia e hizo el traspaso a favor del Departamento del Distrito Federal de todos sus bienes, bonos y acciones comprometiéndose a su vez el Departamento a tomar a su cargo todas las reclamaciones realizadas contra la empresa que fueran falladas en su contra por los tribunales (Moyo P., 1952: 46).

El 31 de diciembre de 1951 se publicó un decreto que autorizaba al Departamento para emitir bonos hasta por la cantidad de 14 millones de pesos, con un interés del 4% anual, para cubrir a la Compañía de Tranvías de México, S.A. y demás empresas afiliadas la cantidad que serviría de base a la transacción que con ella se acordó, respecto de los bienes que estaban adscritos al Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal. Su amortización se haría en cantidades anuales iguales a seis años, comenzando la entrega en 1953.

La noticia oficial se hizo pública el 22 de enero de 1952, cuando el director del Servicio de Transportes Eléctricos, Manuel Moreno Sánchez, en conferencia de prensa anunció el acuerdo sostenido con los apoderados de la compañía, a la vez que presentó un plan para la rehabilitación del sistema de transporte eléctrico del Distrito Federal, con el apoyo de un crédito millonario que otorgaría Nacional Financiera para adquirir nuevo equipo, especialmente trolebuses. También se anunció que el plan comprendería el cambio de la estación “Indianilla”, que se encontraba en el corazón de la colonia de los Doctores, a otro lugar más adecuado y en esos terrenos, de 45 mil

⁷⁸ Inicialmente la Compañía de Tranvías le vendía sus propiedades al gobierno en 38 millones de pesos, precio que no era comercial sino por tonelaje de fierro. Es decir, la empresa aceptaba el pago de sus bienes como si se tratara de fierro viejo. *Excelsior*, 1º de agosto de 1952, p. 8.

metros cuadrados, se construirían grandes edificios multifamiliares para ayudar a resolver el problema de la habitación, y concluyó:

Los transportes eléctricos del Distrito Federal, considerados como una empresa de servicio público, sus directivos y sus trabajadores, manifiestan su gratitud al presidente Alemán, al Lic. Casas Alemán y al Lic. Ramón Beteta (secretario de Hacienda), por haber prestado su respaldo, su consejo y su determinación para resolver el viejo conflicto existente con la empresa anglocanadiense, por haber hecho posible que los mexicanos, una vez más, tomen la dirección de su propio trabajo y la satisfacción de las necesidades de su pueblo, y por la consideración sobre la rehabilitación de los transportes eléctricos como se propone en los estudios relativos.⁷⁹

Otra medida tomada para que la empresa se recuperara económicamente fue la supresión de abonos semanales y tarjetas diarias. El precio del boleto se sostenía a \$0.15, independientemente de la distancia. Uno de los argumentos que se esgrimió para suprimir los abonos fue, además del señalado, el inmoral comercio que ciertas gentes hacían de los mismos.⁸⁰ En esta ocasión la Alianza de Tranviarios brindó todo su apoyo al gobierno de la ciudad, y ya no asumió la posición que reiteradamente había sostenido de “defender al pueblo trabajador del incremento de tarifas y la desaparición de abonos y tarjetas”.

El 19 de noviembre de 1952, en una ceremonia en las oficinas de Indianilla, se izó la bandera mexicana y se retiró la placa que ostentaba la extinta empresa de tranvías para colocar la de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, significando con ello la nacionalización del servicio de tranvías, culminándose así el proceso existente desde fines de 1944 entre los trabajadores, la Compañía de Tranvías de México S.A. y el gobierno de la ciudad.

REFLEXIONES FINALES

El problema del transporte público, que se agudizó durante los años de la guerra y la posguerra: la falta de unidades, la calidad del servicio, su precio, la anarquía en su manejo y definición de rutas, y además

⁷⁹ *El Nacional*, 26 de enero de 1952, p.1.

⁸⁰ *El Popular*, 12 de enero de 1952, p. 3.

la propia lógica, características de operación y requerimientos de cada uno de los subsistemas: tranvías, camiones y ruleteros, nos indica la falta de una política integral respecto al transporte en la ciudad y la necesidad ingente de dotar al gobierno de una serie de atribuciones y herramientas para regular y resolver tales conflictos.

El gobierno de la ciudad siguió hasta los años treinta la política del *laissez-faire*, limitándose a intervenir cuando el choque de intereses o los conflictos así lo demandaban. La escasa normatividad difícilmente se aplicaba y más bien fueron rigiendo en la operación las situaciones de hecho. Normar y regular el servicio de transporte se convirtió en uno de los principales puntos de la agenda de gobierno del Distrito Federal, por lo que a lo largo de los años de estudio (1940-1952) se expidieron diversas disposiciones administrativas y legales.

Hasta 1942 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes era la que normaba el problema del tránsito y transporte en la capital, pero a partir de esa fecha, con la “Ley que Fija las Bases Generales a que Habrán de Sujetarse el Tránsito y los Transportes del Distrito Federal”, esta atribución pasó a manos del Departamento del Distrito Federal. En esta Ley y en el “Reglamento para el Servicio de Transportes” destacan dos aspectos que incidieron fuertemente en la intervención del gobierno en los conflictos: el primero se refería a que el Departamento podía tomar a su cargo la prestación del servicio público local de transportes u otorgar permisos o concesiones a las personas físicas o morales que considerara pertinente, y el segundo al establecimiento de las tarifas

Como hemos podido apreciar a través del caso de estudio, la intervención del Estado para garantizar y regular el funcionamiento del transporte se encontraba inserta en una contradicción casi irresoluble: debía considerar el servicio del transporte como una especie de prestación o beneficio social a la vez que debía buscar los mecanismos que permitieran que el servicio fuera rentable para los particulares. En teoría las tarifas (especie de cuotas de recuperación) debían representar el mínimo que las empresas del transporte podían establecer con objeto de cubrir sus gastos y obtener una ganancia; sin embargo, cuando los gastos, como ocurrió en los años de la guerra y la posguerra, eran tan altos, se tenía que sacrificar a uno de los dos actores principales: los prestadores del servicio o los usuarios del mismo. Por otra parte, dada la relevancia del servicio en términos

sociales, pero también políticos, se debía asegurar su constante y adecuado funcionamiento. En otras palabras, el servicio de transporte público representaba, en realidad, una utilidad social y política y, por tanto, no podía operarse como cualquier empresa capitalista y de ahí la necesaria intervención del Estado.

El de los tranvías es un caso paradigmático en ese sentido, ya que llevó, incluso, a la estatización del servicio. El negocio de los tranvías dejó de ser rentable, pues para mantenerlo en buen estado sus propietarios requerían hacer inversiones cada vez más altas, mientras que, por otro lado, la tasa de ganancia disminuía al no permitírseles incrementar las tarifas. Los trabajadores demandaban un incremento justo en sus salarios y para que esto ocurriera, en la lógica del capital, se debían incrementar las tarifas, pero eso no se podía hacer ya que por las condiciones económicas por las que atravesaba el país y el pacto político realizado entre el gobierno y la población a raíz de la guerra, las tarifas –al menos en el caso de los tranvías– no se podían incrementar y menos a cambio de un servicio tan deficiente y que constantemente dejaba de operar por los diversos conflictos obrero-patronales.

No obstante, la actitud permisiva de las autoridades en el caso de los autobuses y los coches de alquiler, para los que sí se autorizó el incremento de tarifas, nos lleva a considerar otras variables económicas y políticas: a) el interés por fortalecer el servicio de autobuses, y en particular a la Alianza de Camioneros (donde muchos políticos tenían líneas y concesiones), ya que para ellos los tranvías sí ejercían competencia “ruinosa”, y b) ampliar su clientela política, beneficiando a los usuarios –al no incrementar las tarifas– y apoyando a los trabajadores agrupados en la Alianza de Tranviarios, inicialmente más cercana al Partido Comunista y a los grupos de trabajadores más radicales, como los ferrocarrileros y los electricistas, y al final totalmente incorporada a la Confederación de Trabajadores de México, de la que recibieron mucho apoyo, al igual que de los directivos del partido oficial.

En conclusión, establecer la coordinación integral de los sistemas de transporte en sus aspectos técnico, administrativo y económico y dentro de normas definidas de política urbana era fundamental para corregir las deficiencias tanto del transporte como del tránsito de una ciudad en franco desarrollo y modernización. Con las medidas que se instrumentaron se logró controlar un poco la anarquía que reinaba

en el sistema de transporte, aunque muchas de estas prácticas se mantuvieron, y no sólo eso, sino que la facultad que ahora tenían las autoridades para intervenir en los conflictos y regular el servicio les sirvió más bien para atender, además de sus negocios (autobuses y flotillas), asuntos de carácter político o relativos a sus clientelas políticas.

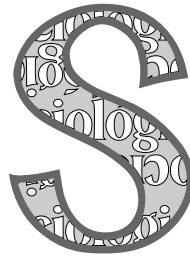
Haberse ganado a los trabajadores tranviarios como aliados, a raíz de la intervención de la compañía, representaba para el gobierno federal, pero especialmente para el del Distrito Federal, un importante éxito político a la vez que una gran tranquilidad. Los trabajadores se habían conformado con su situación, no causaban problemas laborales, no importaba si el servicio, las condiciones y la materia de su trabajo eran adecuadas o no, e incluso ya no importaba lo que la Suprema Corte decidiera. Se habían utilizado prácticas “charras” similares a las utilizadas en otros sindicatos, y en buena medida se había dejado al tiempo y al desgaste natural que esta ocasión la solución del conflicto.

Finalmente, cabe señalar que al tratar de dirimir y conciliar los intereses privados con el interés público y el interés económico con el interés político, se definieron el carácter y el sentido y, las más de las veces, la ambigüedad de las políticas públicas, como en este caso la de vialidad y transporte. La política, o más bien las medidas tomadas frente a los problemas de los transportes en lo general y de los tranvías en lo particular, se fueron definiendo con base en la reacción de los diversos grupos de poder, reacciones que iban desde el apoyo total y la ejecución de la normatividad sin cortapisas, hasta la indiferencia absoluta, al no hacer caso alguno de las mismas, pasando por el amparo, el reclamo personal dirigido al presidente y la movilización de los afectados para revirar el curso de las decisiones tomadas. Decisiones que la mayoría de las veces beneficiaban a los trabajadores, pero buscando siempre (generalmente por la vía legal) no dañar los intereses de los propietarios de la empresa de tranvías. Ahora bien, si se trataba de intereses particulares entre dos grupos empresariales, los tranviarios y los camioneros, la balanza siempre se inclinó en beneficio de la Alianza de Camioneros, cuyos dirigentes lograron ocupar posiciones dentro del gobierno y en el Congreso.

Evidentemente la debilidad de los partidos políticos de oposición, la falta de autonomía de las organizaciones sindicales, la institucionalización de un Estado intervencionista con una presencia predominante del Ejecutivo (federal y local) en la administración y la elabo-



ración de las políticas públicas, fomentaron las formas de representación corporativa y clientelar como mecanismos de control e inclusión de los diversos sectores, facilitando así el ejercicio de gobierno.



BIBLIOGRAFÍA

- Álvarez de la Borda, Joel
2002 *La Compañía de Tranvías de México S.A.: una empresa de transporte urbano en la ciudad de México, 1907-1945*, tesis de Maestría, Instituto Mora, México D.F.
- Compañía de Tranvías
1946 *La defensa de la compañía de tranvías*, México D.F.
- González Salazar, Gloria.
1990 *El Distrito Federal: algunos problemas y su planeación*, Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM. México D.F.
- León, Samuel y Germán Pérez
1988 *De fuerzas políticas y partidos políticos*, UNAM/Plaza y Valdés, México D.F.
- Moyo P., Edmundo
1952 *Los transportes eléctricos en el Distrito Federal*, tesis para obtener el grado de Licenciado en Economía, UNAM, México D.F.
- Rodríguez Kuri, Ariel.
1994 *La experiencia olvidada. El ayuntamiento de México. Política y administración 1876-1912*, tesis presentada para obtener el grado de Doctor en Historia, El Colegio de México, México D.F.
- Sánchez-Mejorada F., Ma. Cristina
2001a “El Distrito Federal frente a la Segunda Guerra Mundial. Medidas e implicaciones”, en *Relaciones. Estudios de historia y sociedad*, núm. 86, El Colegio de Michoacán. Zamora, Michoacán, México.
2001b *Política y gestión urbana en el Distrito Federal (1940-1952)*, tesis para obtener el grado de Doctora en Diseño, Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco, México D.F.
2004 “Los elementos jurídicos y políticos en la institucionalización del gobierno del Distrito Federal a la mitad del siglo xx”, en Carmen Collado (coord.), *Miradas recurrentes. La ciudad de México en los siglos XIX y XX*, Instituto Mora/Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco, México. D.F. (en prensa).