

Miguel Rodríguez

LOS TRANVIARIOS EN LOS AÑOS VEINTE:
SUS LUCHAS E INCORPORACIÓN
AL APARATO ESTATAL

Ernest Gruening, ya en 1926, escribía que “las relaciones entre líderes laborales y trabajadores, entre unas y otras organizaciones sindicales, entre gobierno, trabajo y capital —en suma, la estructura del movimiento obrero—, pueden ilustrarse con la historia de los tranviarios de la ciudad de México”.¹ Se realizaba y se consolidaba entonces el primer “ensayo” —el de la CROM y los gobiernos de Obregón y Calles—, de inserción de la clase obrera dentro de los mismos aparatos estatales. No cabe duda que uno de los rasgos más característicos de la organización económico social del México contemporáneo ha sido el control y la utilización de las demandas populares, fundamentales para la reproducción del sistema. Los tranviarios del Distrito Federal representan un caso muy esclarecedor de ese proceso paulatino de sujeción de las masas.

Por otra parte, a pesar de su reducidísimo número y de su dispersión, los trabajadores industriales pudieron ser considerados dentro de las reglas del juego fijadas después de la Revolución de 1910 por el hecho de que tenían organizaciones, aunque ciertamente frágiles. En efecto, con el crecimiento paulatino de los centros industriales —y luego a partir de la crisis del porfiriato—, fueron apareciendo sociedades mutualistas o anarcosindicalistas que llegaron a tener cierta fuerza en su oposición al Estado. Así, la historia de los tranviarios capitalinos puede considerarse representativa de la evolución del movimiento obrero mexicano: es con el colapso del Porfiriato cuando los tranviarios, como tantos otros grupos de trabajadores, dispersos, con poca conciencia política, se agrupan en una asociación mutualista primero, y luego en un sindicato de acción directa, es decir, de orientación anarquista. El de los tranviarios era un gremio relativamente unido y fuerte que en la organización

¹ Ernest Gruening, *Mexico and his heritage*, London, Greenwood Press, 1926, p. 360.

de la Casa del Obrero Mundial y luego en los Batallones Rojos cumplió un papel preponderante.

Si bien la posibilidad de que el Estado utilice las fuerzas populares a cambio de algunas concesiones y de un supuesto apoyo oficial se manifiesta ya en el pacto con la Casa del Obrero Mundial en febrero de 1915, no es sino con el acceso al poder del grupo sonoreense como comenzará a funcionar la íntima vinculación del Estado y del movimiento obrero organizado. Se impondrá entonces un esquema de colaboración entre las clases en torno a un Estado fuerte que determinará la responsabilidad respectiva y los límites de cada una de ellas: el mejoramiento de las clases laborantes será una necesidad substancial del nuevo régimen y de su política de reconstrucción económica en los años veintes.

Entre tanto, grupos anarco-sindicalistas como el de los tranviarios seguirán planteando y fortificando una estrategia de "acción directa" en contra del capital. Debido a su combatividad y organización, se produce una lucha tremenda por el control sindical de los grupos anarco-sindicalistas: éstos llevarán a amplias movilizaciones de trabajadores urbanos que sólo serán derrotadas a través del esquirolaje, la fuerza bruta, las maniobras de la CROM y la intervención del Estado. Todas estas manifestaciones se pondrán en claro de manera ejemplar en las huelgas de tranviarios durante la primera mitad de la década, frecuentes y feroces, que se recogen en este ensayo. El gobierno, aunque nunca deja de proclamarse árbitro entre las clases sociales, resolverá los conflictos en la empresa de tranvías con una política cada vez más definida y que siempre hay que relacionar con su momento histórico. En el detalle es posible apreciar cómo el anarco-sindicalismo de los tranviarios va siendo rebasado por la organización de toda la estructura que terminará "empaquetando" sus demandas y sus posibilidades de insurgencia.

EL SINDICALISMO DE LOS TRANVIARIOS: *acción directa*

Los obreros al unirnos lo hemos hecho con el fin de procurarnos por medios lícitos un trato correcto y honroso por parte de nuestros superiores, acatando las leyes constitucionales de nuestro país, y la prueba nada equívoca la demuestra el hecho de que al hacer nuestras peticiones no intentamos alterar el orden,

pidiendo se nos escuche, se nos ayude y que se nos haga justicia basada en la razón.

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

En octubre de 1914 los tranviarios del Distrito Federal habían formado su sindicato, la Federación de Obreros y Empleados de la Compañía de Tranvías de México, fortaleciendo su naciente organización con una huelga de varios días que exigía el reconocimiento social y aumento de salarios. Los bienes de la empresa, de capital anglo-canadiense, fueron incautados entonces por un gobierno que quería echarse al bolsillo a las organizaciones obreras para liquidar a sus enemigos políticos y militares, y así afianzar su aún incipiente poder. El pacto del carrancismo con la Casa del Obrero Mundial no estaba muy lejano.

Pero muy pronto fue evidente que la facción que se consolidaba en el poder no iba a seguir los mismos lineamientos que en los periodos de inestabilidad. Con la disolución formal de los Batallones Rojos, las diatribas de algunos funcionarios en contra del sindicalismo y sobre todo con la rápida y feroz represión de la huelga general de agosto de 1916, se fue desquebrajando la "amistad" de los tiempos pasados. Entre los tranviarios, el sindicato anarquista siguió existiendo, pero sus actividades parecen haber sido pocas, e imposible toda exigencia de los trabajadores: tanto más que era el propio gobierno el que manejaba desde 1914 la administración de los transportes eléctricos de la capital.

Los tranvías son devueltos a sus dueños

Con la paulatina estabilización de la administración carrancista, la empresa británica incautada reinició las gestiones para que el gobierno le devolviera los bienes y el manejo directo de los transportes eléctricos capitalinos. Las reclamaciones se harían al gobierno dentro de un término "razonable" y cuando éste pudiera hacer frente a ellas. Así, considerando que no existían ya motivos para la retención de los bienes de la empresa, fueron entregados el 7 de mayo de 1919. La compañía prome-

tió, en tales circunstancias, disminuir en diez centavos las tarifas del transporte.²

También por la devolución, la empresa aumentó en 10% los salarios de los trabajadores.³ García Briseño, un viejo tranviario, con toda razón se asombra de esta actitud cuando la empresa respondía siempre con una negativa constante a las peticiones de aumento de salarios.⁴

La compañía fue reorganizada, colocándose de nuevo en los puestos importantes a personal de nacionalidad extranjera, siendo evidente que los mexicanos que formaban parte de la empresa quedaban fuera de las plazas decisivas para su manejo. En los tranvías, como en muchas otras grandes empresas de capital extranjero, era significativa la tónica nacionalista de las reivindicaciones de los trabajadores.⁵

En mayo de 1919 hubo en la ciudad de México una importante huelga de maestros, que pedían el pago de sus salarios, seguida por la suspensión de labores en muchas otras ramas industriales como gesto de solidaridad, apenas unos pocos días después de la devolución de los tranvías. La empresa vio así suspendidas sus labores durante cuatro días, del 17 al 21 de mayo, siendo los huelguistas ochocientos o novecientos de los trabajadores de la compañía.⁶ El día 18 se apostaron pelotones de gendarmería para hacer funcionar los tranvías, con una pericia que elogió *El Demócrata*.⁷ Se produjeron enfrentamientos en las calles porque los maestros se acostaban en las calles, sobre las vías, para impedir el paso de los trenes.⁸ Asimismo, con la brutalidad que habían empleado tres años antes, las auto-

² Filiberto García Briseño, "Apuntes históricos sobre el movimiento obrero tranviario", *El Popular*, 6 octubre 1952.

³ Ernesto de la Torre Villar, "Notas para la historia de las comunicaciones y el trabajo en México: la compañía de tranvías y las luchas obreras 1900-1945", *Humanitas*, Universidad de Nuevo León, 1974, p. 685 ss.

⁴ García Briseño, *op. cit.*, *El Popular*, 13 octubre 1952.

⁵ *Ibidem*. Formaban parte de la organización administrativa de la empresa: R. G. R. Conway; director general; Pedro Méndez y Méndez, secretario general; W. Graham Fulton, tesorero; F. Adler, oficial mayor; A. C. Reynolds, ingeniero en jefe; W. H. Fraser, ingeniero electricista; W. H. Bellamy, secretario de tráfico; A. G. Calderón, agente de compras y almacenista general; Fernando Orvañanos, abogado general; doctor Sota, médico cirujano; C. C. Akre, superintendente de empleos.

⁶ Archivo General de la Nación. Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo. Departamento de Trabajo. (En adelante se usarán las siglas AGN/SICT/DT), leg. 0.12.82, exp. 35.

⁷ *El Demócrata*, 19 mayo 1919.

⁸ García Briseño, *op. cit.*, *El Popular*, 13 octubre 1952.

ridades carrancistas no vacilaron en clausurar los centros obreros.

Según los informes de la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo,⁹ los resultados de su apoyo a los maestros fueron malos para los tranviarios: el fallo no fue favorable a los obreros, perdieron tres días de salario, además de la ayuda que el sindicato otorgó para el movimiento. Cuarenta y ocho empleados del departamento de tráfico quedaron sin trabajo. García Briseño¹⁰ habla, además, de que veintiún trabajadores fueron “desterrados” a Pachuca, aunque esta decisión fue revocada posteriormente y se concedió un aumento de 10%. Así pues, si bien la compañía, al tomar posesión de nuevo de sus bienes, parecía tener una actitud condescendiente, no dudó, dos semanas después, en usar los oficiales de la gendarmería para “reorganizar” debidamente a su personal, “que desde luego no tendrá ligas con sindicato alguno”, como lo declaró el propio jefe de la policía.¹¹

En septiembre de 1919 los tranviarios piden un aumento del 50% que les es negado. El aumento es replanteado en diciembre de ese año, junto con la solicitud de una enfermería, de una partida del presupuesto destinada a solventar los accidentes de trabajo, de la supresión de los despidos “legales” cuando los obreros ni avisaban que faltarían a sus labores, del salario doble en horas extraordinarias y del descanso reglamentario los sábados en la tarde.¹² De esas demandas, la empresa sólo se comprometió, el 14 de enero de 1920, a pagar el salario doble por el tiempo extra, tal y como lo obligaba el artículo 123 constitucional. Las demás reivindicaciones no fueron tomadas en cuenta; más bien sirvieron para que altos empleados de la compañía hablaran de las tropelías de los trabajadores y de que nunca estaban satisfechos de lo que tenían. En palabras del señor Conway, director gerente:

... no concedo en que sea para los obreros y empleados una necesidad invencible al aumento de salarios; más bien creo que sus quejas están inspiradas en la labor sediciosa e intrigante de algunos malos empleados y compañeros que tienen por afán

⁹ AGN/SICT/DT.

¹⁰ García Briseño, *op. cit.*, *El Popular*, 4 noviembre 1952.

¹¹ *Ibidem*.

¹² *Ibidem*, 14 noviembre 1952.

constante crearle problemas a la compañía así como a los trabajadores.¹³

Siempre el ocultamiento de las necesidades reales de los trabajadores, siempre las acusaciones de inmoralidad intrínseca de “los agitadores”, siempre la pretensión de “defender” a la compañía y trabajadores juntos, como si fueran una sola y misma cosa.

Los sonorenses en el poder

Como la empresa seguía dando largas, para el 11 de mayo de 1920 se plantea una huelga; en las juntas ante el gobernador del Distrito Federal la empresa ofrecía sólo 15% de aumento, arguyendo la incosteabilidad del negocio, o sólo si las autoridades permitían un aumento en las tarifas. Sin embargo, por ese entonces había estallado en todo el país la rebelión aguaprietista y el gobierno de Carranza había abandonado la capital. Para que los trabajadores recibieran el aumento de 25%, los nuevos gobernantes concedieron, en esos momentos de caos, el permiso de aumento de cinco centavos en las tarifas, mismo que les fue retirado un mes después por las autoridades recién instaladas. Ello no motivó, sin embargo, que les fuera suprimido a los trabajadores el aumento obtenido.

Más aún, cuando en septiembre de ese año, los obreros retomaron la lucha exigiendo el otro 25% que completaría lo que habían pedido desde hacía un año, el nuevo gobierno tomó una actitud muy benevolente. Celestino Gasca, gobernador del Distrito Federal y prominente miembro de la CROM, ante el amago de huelga, el 30 de septiembre tomó el caso en sus manos, encabezando las reuniones de conciliación e incluso asistiendo a la asamblea de tranviarios en la que se dio cuenta de la resolución del problema, dos días después. La compañía se vio obligada a aceptar las demandas de los trabajadores: el aumento de salarios solicitado, el reconocimiento de la Federación de Obreros y Empleados de Tranvías, un departamento médico, indemnizaciones por los accidentes de trabajo y la promesa de que no habría represalias ni cesantía en caso de que no hubiera suficiente trabajo.¹⁴ Era notable la situación

¹³ *Ibidem*, 3 y 11 diciembre 1952.

¹⁴ *Ibidem*, 16 y 27 diciembre 1952.

de privilegio en la que estaban los tranviarios en relación a otros gremios.¹⁵ Sin embargo, con todo, parece que las condiciones de trabajo en la compañía no mejoraban; los periódicos publicaron un memorial, menos de un mes después, el 31 de octubre, que denunciaba que la empresa no aplicaba los convenios, expulsaba a los empleados y, además, aumentaba las tarifas. Dicho memorial también se quejaba del nuevo superintendente: Hirschfeld.¹⁶

La fundación de la CGT: los tranviarios en 1921

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

Al ser abastecida la ciudad de México con energía eléctrica por la presa de Necaxa, era evidente que la falta de agua en las instalaciones hidroeléctricas provocaría por consiguiente problemas en el servicio del transporte eléctrico del Distrito Federal. Esto venía ocurriendo desde el mes de abril de ese año y había provocado la suspensión del servicio nocturno y la disminución de actividades en los centros de trabajo. Los trabajadores de tranvías vieron reducidos sus salarios al pago de seis

¹⁵ *Ibidem*.

¹⁶ *Ibidem*, 9 enero 1953.

¹⁷ Algunos tranviarios ocuparon destacados puestos entre los cuadros de la CGT. Después de la convención de septiembre de 1921, en el consejo federal ejecutivo de la CGT figuraban los tranviarios: Carlos Balleza, como secretario de correspondencia y Rafael Escobar, como secretario de conflictos.

¹⁸ Jorge Basurto, *El proletariado urbano en México 1850-1930*, México, UNAM, 1975, p. 229 y 231.

horas en vez de ocho y se anunció el cierre de algunos talleres a partir del 1º de julio.¹⁹

El sindicato declaró una huelga forzosa de talleres y tráfico el 6 de julio, y amenazó con una huelga general. La compañía ofrecía sólo el pago de siete horas, por el trabajo de seis, justificándose con la preferencia de reducir las horas de trabajo al cese de cientos de empleados. Entre tanto intentaba introducir esquiroles en las instalaciones.²⁰

Después de varias juntas con el general Gasca, se llegó a la firma de un convenio el 14 de julio: se pagaría la mitad de los salarios caídos, las ocho horas desde el 15 de julio y lo que se debía a los trabajadores desde abril se entregaría a partir del mes de octubre.²¹ Los trabajadores llegaron a ver aceptadas algunas de sus reivindicaciones gracias a la posición conciliadora del gobierno: era necesario para éste no producir mayores problemas internos que viniesen a agravar el estado crítico por el que pasaba el país en ese año (1921). Sin embargo, la manera como fueron llevadas las pláticas por el gobernador del Distrito Federal, así como su pertenencia a la CROM hacían que el entusiasmo despertado por las declaraciones "obreristas" de la nueva administración fuera cada vez menor. Los periodistas de *El Demócrata* confesaban que "tal vez impresionados por una serie de incidentes de que hemos sido testigos presenciales, nos dejamos sugestionar por la idea de que se pretende acabar con la Federación".²²

García Briseño, por su parte, comenta lo anterior y cuenta cómo los tranviarios

... se reunieron en asamblea en el Sindicato de Panaderos, en donde se condenó la actitud asumida por Gasca, dándose así cuerpo a las versiones que desde hacía algunos días venían circulando en el sentido de que ciertos funcionarios, prominentes líderes de la CROM, al igual que los líderes de esta central obrera, tenían especial empeño en debilitar, para luego destruir la estructura de la CGT que está tomando una fuerza arrolladora por las tácticas de lucha empleadas en favor del proletariado.²³

¹⁹ García Briseño, *op. cit.*, *El Popular*, 9 y 29 enero 1953.

²⁰ *Ibidem*, 29 enero y 4 febrero 1953.

²¹ *Ibidem*, 4 y 28 febrero 1953.

²² *El Demócrata*, 13 julio 1921.

²³ García Briseño, *op. cit.*, *El Popular*, 28 febrero 1953.

En los meses que siguieron esas versiones se materializarían, a veces de modo sangriento; también se haría más clara la actitud del cromista Gasca. El caso de los tranviarios permite ver diáfano un fenómeno que en julio de 1921 algunos comenzaban a vislumbrar.

El conflicto de fines de 1921

En septiembre de ese mismo año, hubo de nuevo problemas al ser expulsados tres trabajadores por el superintendente del departamento de talleres, Geo Murray, un extranjero, alegando ineficiencia en el desarrollo de su trabajo, cuando la razón de tal medida era su activismo político. Los intentos de hablar con el gerente general o con el gobernador del Distrito Federal fueron infructuosos en un principio, hasta que los trabajadores comenzaron, a fines de octubre, a amenazar seriamente con el uso de la huelga.²⁴ El 30 de octubre se produce un paro parcial, y ante el fracaso de las gestiones ante Conciliación y Arbitraje —muy común en esos años—, interviene personalmente el general Gasca, resolviéndose la readmisión de uno, la indemnización del otro y la resolución pendiente para el tercero, de los trabajadores despedidos.²⁵

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

Esta situación llegó a límites explosivos con la separación de Fernando León, el secretario general del Sindicato de Talleres. La compañía cumplía las condiciones legales para despedir a un obrero, o sea el pago de tres meses de indemnización y

²⁴ *Ibidem*, 28 febrero y 4 marzo 1953.

²⁵ *Ibidem*, 3 y 24 marzo 1953.

²⁶ *Ibidem*, 3 abril 1953.

con un aviso previo de treinta y seis horas. Pero como lo hacía ver la Federación a la opinión pública en un desplegado, "el golpe que pretende dar no es contra uno de sus obreros, sino que sus miras son de atacar la organización social a que éstos han llegado",²⁷ personificada en el dirigente despedido.

El 8 de diciembre, los trabajadores suspenden las labores, ocupan los talleres de Indianilla y piden a Gasca que la policía no intervenga. El día 12, fiesta religiosa importante, día de gran circulación, se efectuó un paro de protesta que sería continuado en los días siguientes. Los tranviarios pedían la reinstalación de León y la separación del superintendente de los talleres, con el apoyo militante de los panaderos y molineros de trigo.²⁸

Los dirigentes de la empresa exigían repetidamente al gobierno que se impidiese la suspensión del tráfico. El presidente Alvaro Obregón declaraba, en respuesta, que

... la huelga carecía de legalidad porque no se había hecho notificación de ella a la empresa y a las autoridades con los diez días de anticipación que marca el artículo 123, que obligaba al gobierno a proceder con energía, puesto que tenía que velar por los intereses de la sociedad en general, y que si bien era cierto que los trabajadores tenían razón en protestar en la forma en que lo venían haciendo, era más que suficiente con la huelga en los talleres.²⁹

Así, tanto los empresarios como el gobierno se apoyaban y usaban el 123 para justificar la lucha contra el sindicalismo de los tranviarios, mientras que los trabajadores cegetistas que apoyaban la huelga se preocupaban en advertir que su acción "no está encaminada en contra de las autoridades sino en contra de los procedimientos de los industriales".³⁰

²⁷ *Ibidem*, 7 abril 1953.

²⁸ *Ibidem*, 7 y 18 abril 1953.

²⁹ *Ibidem*. Un periódico comunista habla así de la entrevista de los huelguistas con Obregón; "...interesante fue el informe rendido por esta comisión sobre su entrevista con el presidente Obregón, haciendo ver a los trabajadores hasta qué grado se ha olvidado este señor de los postulados de la 'revolución' a que llevó a las masas obreras y campesinas de México, pues su parcialidad llegó al extremo. Mientras exigía a los tranviarios cumplir con la ley avisando con un plazo de diez días para declarar la huelga, no tenía escrúpulos en manifestar que a él poco le importaba que la compañía violase los contratos celebrados con sus empleados". *El obrero comunista*, 17 diciembre 1921.

³⁰ *El obrero comunista*, 7 junio 1922.

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

Finalmente, el presidente Obregón intervino en el conflicto resolviéndose la huelga el día 17, quedando en litigio todavía algunos puntos hasta finales de ese mes. La empresa pagaría a León dos mil quinientos pesos como indemnización, se pagarían los salarios caídos y se retiraría a Murray del contacto directo de los trabajadores. Otras peticiones, cuya solución ignora la documentación consultada, eran: cinco años de salario en vez de dos, por fallecimiento en accidentes de trabajo; el 150% y no el 100% del sueldo en días de fiesta; un 20% de aumento en los salarios; la jubilación con sueldo completo después de veinte años de servicio, así como un mes de salario por cada año de trabajo a los despedidos, por cualquier motivo; el pago de cuatro años de sueldo a los empleados que hubieran servido como representantes sindicales, cualquiera que fuese el motivo del caso. Estos seis puntos quedaban en litigio el 28 de diciembre, según un memorándum del gerente; pero dada la resolución que Obregón dio al caso del obrero León, es posible imaginar que los trabajadores no lograron obtener dichas mejoras.³⁴ La noche del 31 de diciembre, Gasca felicitaba al presidente Obregón con motivo del año nuevo anunciándole que se había conjurado el problema tranviario.³⁵

³¹ *El obrero comunista*, 23 junio 1922.

³² *El obrero comunista*, 23 junio 1922 y *El Demócrata*, 14 diciembre 1921.

³³ *El Demócrata*, 14 diciembre 1921.

³⁴ García Briseño, *op. cit.*, *El Popular*, 10 abril 1954 y Archivo General de la Nación, Obregón-Calles. (En adelante se usarán las siglas AGN/OC), exp. 407T1.

³⁵ AGN/OC, exp. 407T1.

Nuevos problemas en 1922

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

En los primeros meses del año habíanse ya suspendido las labores del año en algunos momentos en que se mostraba solidaridad con otros sindicatos; como ya se ha visto, la CGT planteaba un amplio frente de acción directa que conjugaba simultáneamente las luchas de sus diversas agrupaciones. Una carta del gerente de la compañía, el 19 de enero de 1922, amenazó a Obregón de que si no se solucionan las dificultades en el Sindicato de Panaderos, se llevarán paros parciales en la compañía.³⁷ Unas semanas más tarde, esta vez en unión de los obreros de las instalaciones eléctricas de Necaxa, los tranviarios se declararon en huelga el 2 de marzo, exigiendo los pagos de las jornadas de huelga; el conflicto se resolvió después de mucho tiempo a favor de los trabajadores.³⁸ Las manifestaciones del Día del Trabajo también mostraron la estrecha relación entre los grupos cegetistas; ese día los trabajadores del servicio de tráfico dejaron de hacer circular los trenes, lo que fue considerado como un paro por la administración; en la manifestación hubo un encuentro con miembros de la Asociación Católica de Jóve-

³⁶ García Briseño, *op. cit.*, *El Popular*, 29 abril 1954.

³⁷ AGN/OC, exp. 407T1.

³⁸ García Briseño, *op. cit.*, *El Popular*, 29 de abril 1954.

nes Mexicanos, al mando de Capistrán Garza, al parecer provocada por éstos, que agredían a los "rojos".³⁹

A fines de mayo, la Compañía de Tranvías anunció que quedarían fuera treinta y dos empleados más, debido a la introducción de un sistema más moderno en el departamento de recaudación, que llevaría a su reorganización. El sindicato apoyó, entonces sí, firmemente a los despedidos, insertando en la lucha la reposición del personal y usando de una estrategia más amplia: se pediría que fuera efectivo el reconocimiento a la Federación de Empleados y Obreros de la Compañía y que se institucionalizara el contrato colectivo.

Se ha visto cómo la inestabilidad del empleo —los contratos individuales de tiempo corto— era útil a la empresa. En cuanto al reconocimiento de la organización sindical, la compañía argumentaba siempre no poder "reconocer a una sola agrupación o persona como representante de sus empleados y trabajadores por razones de justicia e igualdad".⁴⁰ Como es de suponerse, esta idea servía de fácil pretexto para enfrentar los problemas de los centros laborales con la utilización de agentes patronales.

Ante el fracaso de las juntas de Conciliación y Arbitraje y las interrupciones en las pláticas, el conflicto se agudizó: el sindicato se planteaba esta vez como objetivo a alcanzar el reconocimiento de la Federación como única agrupación de los trabajadores. Un manifiesto en los diarios capitalinos⁴¹ hizo una exposición de los hechos, mostrando claramente que en esta ocasión se tomaban posiciones más radicales, en las que no se cedería.

El presidente Obregón intervino en el caso, tratando de mediar entre las partes. Pero inmediatamente advirtió no estar obligado legalmente a reconocer el sindicato: "el reconocimiento oficial no está ni comprendido ni prohibido por nuestras leyes", dijo. Así recomendó a las clases trabajadoras que se tratarían las peticiones de manera diferente "de tal manera que sin entrañar un reconocimiento o sonar esta frase en las concesiones puedan obtener las mismas ventajas".⁴² Al no estar obligado a ello, Álvaro Obregón consideraba el reconocimiento

³⁹ *Ibidem*, 28 mayo 1954. Véase también Luis Araiza, *Historia del movimiento obrero mexicano*, México, Casa del Obrero Mundial, 1965, v. iv, cap. 28.

⁴⁰ AGN/OC, exp. 407T1.

⁴¹ *El Demócrata*, 6 junio 1922.

⁴² *El Demócrata*, 12 junio 1922.

de la organización sindical como un favor que los interesados podían obtener, si se "portaban bien". Obregón reafirmaba esta postura con la amenaza del exterior, tan frecuentemente utilizada por los gobernantes para neutralizar la oposición de clases, de grupos políticos, etcétera, para señalar en otra parte al enemigo de los obreros. Justamente en esos días se llevaban a cabo las conferencias en Nueva York entre los banqueros norteamericanos y el secretario de Hacienda, Adolfo de la Huerta. Se discutía la manera de liquidar los intereses atrasados de la deuda pública, la forma en que México debía dar en lo futuro cumplimiento a sus obligaciones financieras, los medios que debían adoptarse para liquidar las deudas adquiridas por los sucesivos gobiernos durante el periodo revolucionario. Así decía Obregón que en tanto "el mundo está pendiente de nuestros actos, se nos llama bolsheviki, se nos denigra",⁴³ había que cerrar filas en torno al gobierno constituido y no causarle problemas de tipo laboral. Dos días después, Obregón hacía una recomendación con los mismos supuestos:

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

Ante tales argumentos, frecuentes en esos días en las declaraciones de muchos funcionarios, y por lo tanto en la prensa, los huelguistas parecen haber respondido con el viejo ideario anarquista que rechazaba la idea de patria y de nación que sostenía la ideología burguesa. Al entrevistar *Excelsior* a varios cegetistas sobre la importancia de las conferencias de Nueva York,⁴⁵ se encuentra con un desinterés generalizado de sus detalles y avatares, pero con la necesidad de deslindar sus resul-

⁴³ García Briseño, *op. cit.*, *El Popular*, 21 septiembre y 15 octubre 1954.

⁴⁴ *Ibidem*, 27 octubre 1954.

⁴⁵ *Excelsior*, 16 junio 1922.

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

Los grupos sindicales y la huelga de junio de 1922

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

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

Una vez más, a la solidaridad de los grupos de la CGT no respondió de ningún modo su organización rival, la CROM. Más bien, corrían ciertas versiones en el sentido que habían camiones de los establecimientos Fabriles, dependencia estatal controlada por los cromistas, que actuaban para cubrir las carencias causadas por el movimiento de huelga.⁴⁸ El Centro Social de Choferes, organización adicta a la CROM, anuló la eficacia de la huelga al sustituir a los tranvías por camiones

⁴⁶ AGN/OC, exp. 407T1.

⁴⁷ Por solidaridad están registradas en los cuadros estadísticos del Departamento de Trabajo de 1922, huelga en la Compañía Telefónica Ericsson, Imprenta Franco-Mexicana, Fábrica de sedas La Trinidad, Compañía Colonial, Dulcería Modelo, Compañía Industrial Salva, Compañía del Mar, El Palacio de Hierro, Dulcería Zahler, La Suiza, Alpha, Aurrerá, Pasamanería Francesa, La Alpina, La Hormiga, San Antonio Abad, La Magdalena, La Finesa, AGN/OC, exp. 407H4.

⁴⁸ García Briseño, *op. cit.*, *El Popular*, 8 octubre 1954.

como medio de locomoción y al modificar inclusive sus rutas para cubrir las necesidades de las colonias alejadas; más aún, criticó severamente a una agrupación paralela, la Federación de Camioneros, que había entregado dos mil pesos a los huelguistas.⁴⁹

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

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

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

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

⁴⁹ *Ibidem*, 2 diciembre 1954. *Excelsior*, 15 junio 1922.

⁵⁰ García Briceño, *op. cit.*, *El Popular*, 27 octubre 1954

⁵¹ AGN/SICT/DT, exp. 8/800-1 (clasificación antigua).

⁵² *Ibidem*.

Contexto político de la huelga de 1922

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

HUELGAS EN EL PERIODO PRESIDENCIAL DE OBREGÓN

Año	Soluciones a favor de		Transacciones
	los trabajadores	la empresa	
1920	52	39	82
1921	41	74	195
1922	90	12	85
1923	42	19	85
1924	69	22	34 53

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

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

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

⁵³ Barry Carr, *El movimiento obrero y la política en México 1910-1929*, traducción de Roberto Gómez Ciriza, 2 v., México, Secretaría de Educación Pública, 1976 (Colección Sep-Setentas, 256, 257), v. I, p. 183.

⁵⁴ García Briseño, *op. cit.*, *El Popular*, 15 octubre 1954. *Excelsior*, 14 junio 1922.

⁵⁵ *Excelsior*, 14 junio 1922.

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

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

Calles, el secretario de Gobernación, en una entrevista negó totalmente dichas acusaciones de “favoritismo” hacia las organizaciones obreras, y cualquier responsabilidad del gobierno en los conflictos entre obreros e industriales, dejando bien clara la política laborista que después él, como primer magistrado, continuaría: “Ya pasaron definitivamente a la historia los tiempos y los gobiernos en que se acallaban a cañonazos las aspiraciones de las clases laborantes para mejorar dentro de la ley y del orden su condición económica, intelectual y moral.”⁵⁷ La falta de una legislación reglamentaria del artículo 123 era considerada realistamente por Calles como uno de los factores que motivaban los constantes problemas sociales: éstos se evitarían, no a cañonazos, sino que debían regularse a partir del aparato jurídico y sindical que se iba poco a poco delineando;

⁵⁶ *Excelsior*, 14 junio 1922.

⁵⁷ García Briseño, *op. cit.*, *El Popular*, 3 noviembre 1954.

lo que no apunta Calles en esa entrevista es cómo resolverían esos conflictos si no podían ser insertados en ese nuevo orden, si no respondían a “los postulados de la justicia”, bien por su importancia desmesurada, bien por la combatividad y la radicalidad de sus participantes.

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

Por su parte, Álvaro Obregón respondía a las presiones de comerciantes e industriales: “incapacitado [él] para evitar que los obreros hicieran las peticiones que estimaban convenientes así como para exigir a la empresa aceptarlas en caso de no estar señaladas por las leyes”. Su acción se limitaba a “usar los medios persuasivos y a dar el apoyo moral a los que en su concepto encuéntrase más dentro de la lógica y la moral para defender sus intereses”.⁵⁸

Desenlace de la huelga de 1922

En ese contexto fue desarrollándose la huelga de tranviarios, mientras que el gobierno declaraba ampliamente “su amistad por las clases trabajadoras”, los empresarios presionaban con mensajes y desplegados para que el caso fuera resuelto en favor de la compañía.⁵⁹

A pesar del apoyo que en otras agrupaciones tenía, el movimiento de los tranviarios después de unos días se vio empantanado porque no tenía mayor trascendencia, ni en el transporte público del Distrito Federal (manejado por los camiones), ni en la distribución de pan que se traía desde Pachuca y se introducía clandestinamente en restaurantes y comercios.⁶⁰ Además, los esquirols eran protegidos por la policía en panaderías y dulcerías, garantías que daba el gobernador Gasca a los “obreros

⁵⁸ AGN/OC, exp. 407T1.

⁵⁹ *Ibidem*, *Excelsior*, 14 junio 1922.

⁶⁰ *Excelsior*, 14 junio 1922.

libres", y la empresa no transigía. Ésta parece haber sido consciente de su creciente poder cuando, la noche del 16 de junio, estando el asunto en vías de resolución en una junta en la casa del ministro de Industria, sorpresivamente abandonó el lugar el abogado de la empresa acusando al gobierno de no dar suficiente garantías.⁶¹ La compañía ya había declarado con anterioridad que no haría nada por contratar trabajadores, ni por desmentir o apoyar cualquier opinión;⁶² esa actitud que sólo esperaba que los acontecimientos vinieran por sí solos a resolver el estado de cosas refleja que la empresa veía que éstos serían convenientes a sus intereses, y que sólo bastaba con dejar correr el tiempo.

Ante la desmoralización causada por la prensa, el fracaso de una movilización dispersada por la policía y las pocas perspectivas de movilización, el 18 de junio el comité de huelga de la CGT retiró la exigencia de reconocimiento de la Federación y la del contrato colectivo, limitándose ya sólo a pedir la reposición del personal del departamento de recaudación, el pago de los salarios caídos, el compromiso de no tener represalias y otras demandas menores.⁶³ Gasca concluyó entonces diciendo que si los obreros habían retirado sus peticiones era porque las habían considerado injustas, y que por lo tanto ni la huelga tenía razón de ser ni aún menos podían las autoridades exigir a la empresa el pago correspondiente a los días de la huelga.⁶⁴

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

⁶¹ AGN/OC, exp. 407T1.

⁶² García Briseño, *op. cit.*, *El Popular*, 2 diciembre 1954.

⁶³ AGN/OC, exp. 407T1.

⁶⁴ *Excelsior*, 20 junio 1922.

⁶⁵ *Excelsior*, 21 junio 1922.

Tranviarios y luego obreros textiles y panaderos —los que aún conservaban una plaza—, se reintegraron paulatinamente a sus labores. En una audiencia con Obregón el 27 de junio, los huelguistas le entregaron un memorial pidiendo la libertad de un tal Andrés Cotardo, que hasta fines de octubre seguía en prisión.⁶⁶

La huelga de junio de 1922 terminó así, con la retirada de las peticiones reivindicativas y su aparente fracaso. Aparece ya en ella, sin embargo, la línea sindical de “acción directa” y de lucha unitaria que se enfrentará aún más con el poder público al año siguiente. Fue además un movimiento que afectó a gran número de industrias en un momento político decisivo: de las huelgas registradas en ese año en la “industria del transporte” en el país, es sin duda la más importante. Las estadísticas muestran que hubo tres mil seiscientos doce huelguistas del total de los trabajadores de la Compañía de Tranvías, que sumaba cuatro mil seiscientos; para situar dicha magnitud, cabe apuntar que —según la misma fuente—, las huelgas textiles en Metepec, Puebla, en ese año afectaron a mil quinientos obreros y las de la industria alimenticia en Soconusco, Chiapas, a unos tres mil.⁶⁷

En las mismas estadísticas parecen las huelgas lanzadas por obreros de diversos ramos industriales en la ciudad de México, en junio de 1922, siempre apuntando el motivo: solidaridad.⁶⁸ Es muy difícil considerar entonces, como De la Torre Villar lo hace,⁶⁹ que entre 1920 y 1922 hubo “pequeñas desavenencias entre empresas y asalariados . . . sin llegar a carácter alguno de gravedad”, a menos que así se le llame a la lucha de clases.

EL MOVIMIENTO DE 1923

...dice un orador que han sido informados que varios de sus compañeros han sido aprehendidos hoy por la mañana y que la huelga será hoy contra del Gobierno, pues que el señor Presidente de la República se ha vendido y que está de parte de los traicioneros y que ellos morirán pero no burlados del Gobierno. En nombre del sindicato de talleres

⁶⁶ AGN/OC, exp. 407T1.

⁶⁷ AGN/OC, exp. 407H4.

⁶⁸ Vid. *supra*, nota 47.

⁶⁹ Ernesto de la Torre Villar, *op. cit.*, p. 689.

quieren saber si están dispuestos los huelguistas a esperar lo que venga aunque vayan a la prisión, pero no vendidos, a lo que contestan que sí y que recuerde el General Obregón cuando estuvo en el Teatro Hidalgo y se puso la bandera roja y negra sobre el pecho, pero que ahora como es gobernante está de parte del gobierno burgués.

(Informe de agentes secretos sobre una asamblea de la Federación de Tranviarios, 29 enero 1923. AGN/OC exp. 407T28.)

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

Los orígenes

A principios de 1923, la Compañía de Tranvías pretextando, como usualmente lo hacía, sus excesivos gastos y su mala situación económica, decidió la separación paulatina del 10% de su personal, que se indemnizaría con el salario de tres meses, como la empresa generalmente acostumbraba y marcaba la constitución. El despido de algunos obreros con gran antigüedad en la empresa motivó que el sindicato amenazara con una huelga en los próximos diez días.⁷⁰ Las juntas que ante el gobernador del Distrito Federal se llevaron para evitarla no dieron resultados, por lo cual la federación decidió votar un paro parcial el 13 de enero, como parte de una táctica de huelga

⁷⁰ *El Demócrata*, 9 enero 1923. Luis Araiza, *op. cit.*, v. IV, p. 101. Rosendo Salazar, *Historia de las luchas proletarias en México 1923-1936*, México, Editorial Avante, 1938, p. 17.

escalonada, pero que se iniciaría en los departamentos de talleres y de reparación.⁷¹

Los trabajadores pedían que además de los tres meses de indemnización reglamentaria se pagara a los despedidos —que a menudo eran los más politizados—, un mes de salario por cada año de servicios. Demanda que posiblemente se sustentaba con la práctica en otros gremios; así por ejemplo, la cláusula treinta y cuatro del convenio que regía las relaciones entre la Compañía Mexicana de Luz y Fuerza Motriz, S. A., y los trabajadores electricistas desde el 31 de diciembre de 1921.⁷²

Al estar en huelga los departamentos de talleres y de reparación, el problema no podía prolongarse por mucho tiempo, porque al no repararse y por tanto dejar de servir los carros que iban sufriendo averías, el funcionamiento de la compañía en su totalidad iría trastornándose poco a poco. Pero con el paso de los días el conflicto no se resolvía, ni siquiera se planteaba en pláticas conciliatorias: las posiciones de las dos partes eran intransigentes y, lo peor, el gerente de la compañía de tranvías, R. G. R. Conway, se encontraba enfermo.⁷³ Cabe hacerse notar cómo, según todas las fuentes, este impedimento dificultaba cualquier paso, lo que hace pensar en una dirección muy personalizada de la empresa.

Se generaliza la huelga

La huelga se generalizó el 21 de enero, paralizándose las actividades en todos los departamentos de la compañía, con la exigencia de que se cumplieran las demandas sobre las indemnizaciones y de que se pagaran los salarios de todos durante los días de huelga.⁷⁴ Una vez más, las demás organizaciones sindicales agrupadas en la CGT se unificaron en torno a los tranviarios y amenazaron con su arma de lucha: la huelga general.

⁷¹ *El Demócrata*, 13 enero 1923.

⁷² José Antonio Almazán, *El Sindicato Mexicano de Electricistas: de la desmovilización a la lucha*. (Mecanoscrito.)

⁷³ *El Demócrata*, 14 enero 1923.

⁷⁴ *El Demócrata*, 21 enero 1923. Salazar, *op. cit.*, p. 24. Araiza, *op. cit.*, v. iv, p. 114. Los integrantes del comité del huelga eran Adolfo Guadarrama, Agustín García, Bernabé Cortés, Antonio Domínguez, Ángel Ayala, Vicente Enciso, José Rodríguez, Leopoldo Palacio, Porfirio Vargas; y del comité federal, Isidro González, José de Jesús Márquez, Juan Mendoza y Pedro Núñez.

En particular, los miembros del Sindicato Mexicano de Electricistas estaban dispuestos a intervenir. La Federación de Campesinos de Puebla y Tlaxcala declaraban su solidaridad ante la opinión pública. Los camioneros acordaron entregar dos pesos por persona cada día.⁷⁵ Es posible suponer que esta fuerte ayuda económica podía perseguir otros fines que los de una mera solidaridad, puesto que era conveniente para los camioneros el que se paralizara todo el sistema de transporte eléctrico en la capital y se favoreciera así a la competencia. *El Demócrata*⁷⁶ hablaba de los numerosos abusos de los camioneros que se excedían en el precio del pasaje y en la velocidad de sus vehículos, totalmente desbordados por la demanda.

La intervención del ayuntamiento de la ciudad de México "por falta de valimiento y sobrada de política"⁷⁷ fue rechazada por los huelguistas. Justificaban su actitud en que siempre habían estado alejados de mezclas y grupos políticos. Y, lo que era muy común en esa época por la falta de reglamentación en las relaciones laborales, se recurrió al presidente de la República para que fuera árbitro del conflicto; rasgo característico de una imagen del presidente-caudillo que, por encima de la lucha de clases, podía decidir salomónicamente en la resolución de los conflictos laborales.

En una junta con los obreros, Obregón ofreció que hablaría con el gerente Conway y trataría de convencerlo de que cediera en algo a las peticiones que habían formulado los obreros, del mismo modo que pedía a éstos:

...retiraran de ese pliego lo que no fuera justo ni estuviera dentro de la ley, pues si él se había mostrado siempre amigo de los trabajadores, también su carácter lo obligaba a ser respetuoso de la justicia y de la ley.⁷⁸

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

⁷⁵ *El Demócrata*, 29 enero 1923.

⁷⁶ *El Demócrata*, 23 enero 1923.

⁷⁷ *El Demócrata*, 23 enero 1923.

⁷⁸ *El Demócrata*, 24 enero 1923.

solucionará el grave conflicto de los tranviarios? La Compañía no cede, los obreros tampoco, y el ejecutivo no halla la forma de esa aveniencia.”⁷⁹

Divergencia de opiniones y esquirolismo

En este marasmo del proceso de negociaciones, parece haberse ido desarrollando cierto descontento entre los huelguistas en contra de sus líderes: comienza a rumorearse de que algunos trabajadores querían reanudar el tráfico. Ya el 13 de enero el sindicato del departamento de tráfico se había opuesto a la generalización de la huelga.⁸⁰ Empero, es difícil asociar este hecho con la inconformidad en contra del comité de huelga que la prensa apuntaba, así como dilucidar si realmente esta inconformidad comenzaba a surgir o si se trataba meramente de los primeros síntomas de esquirolismo destinado a romper la huelga. *El Demócrata*⁸¹ consignó varios casos de trabajadores, en diversas partes de la ciudad, que culpaban a la comisión “de no obrar con la rapidez y energía necesaria para solucionar tan prolongado y grave conflicto”.⁸²

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

...en vista de que el conflicto con la Compañía permanece sin solución a pesar del tiempo transcurrido y de que el comité de huelga nombrado por una minoría no responde a la urgencia del momento, comprobado como está de que la inmensa mayoría de los que trabajamos en dicha empresa no estamos de acuerdo con la actuación del Comité Ejecutivo de nuestra agrupación, en defensa de nuestros intereses, tanto de carácter social como de carácter económico...⁸³

⁷⁹ *El Demócrata*, 24, 25 y 26 enero 1923.

⁸⁰ *El Demócrata*, 15 enero 1923. Almazán, *op. cit.*, p. 139.

⁸¹ *El Demócrata*, 25 enero 1923.

⁸² *El Demócrata*, 26 enero 1923.

⁸³ Salazar, *op. cit.*, p. 24. Algunos de los que formaban dicho manifiesto, José Velázquez en particular, habían acordado un Club Liberal Rojo para participar en la campaña electoral de 1919-1920. De tal modo que, los que fundaron la Unión de Empleados y Obreros de la Compañía de Tranvías, habían planteado unos años antes la necesidad de la acción política. *El Universal*, 11 junio 1919.

A pesar de que los informes de los periódicos hablaban de que la desunión se debía al extremismo y a la torpeza de los líderes cegetistas, se sospechaba que la empresa estaba pagando a periodistas y que la CROM estaba detrás de los supuestos inconformes.⁸⁴

En la asamblea del 27 de enero se formó una Unión Sindicalista de Empleados y Obreros de Tranvías; “se montó la farsa dirigida por los ‘vaquetones’ y se mezcló a la veintena de traidores con un centenar de gente reclutada para desempeñar el papel de comparsas... La farsa consistió en dar visos de legalidad...”, dice Araiza,⁸⁵ el convenio que sería firmado poco después con la empresa. Dicho convenio resolvía la huelga mediante la cual se abolían los contratos individuales y otorgaba “la Compañía a sus obreros y empleados todo lo que estimó justo y equitativo”,⁸⁶ mas no lo que ellos exigían; se indemnizaría a los obreros separados con sólo tres meses y se pagaría al personal parado el 50% de sus salarios durante el tiempo de la huelga. Es de hacerse notar que el convenio fue acordado con increíble rapidez en el despacho del gobernador Gasca, prominente cromista,⁸⁷ entre los tranviarios disidentes y los representantes de la compañía.

Entre los miembros de la unión había individuos que anti-guamente trabajaban en la compañía, y la habían dejado para pasar a otras dependencias como la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo o al ayuntamiento de la ciudad.⁸⁸ En una nota aparecida al año siguiente en el propio periódico de la federación, se apunta que los líderes más destacados en la reunión del Teatro Principal habían sido copartícipes de la radicalización del sindicato, y se recrearon algunos detalles anecdóticos del pasado, que venían a ridiculizar y a contradecir la postura que adoptaron después:

... recuerde José Velázquez como era delegado de los tranviarios a la Federación Comunista del proletariado e instaba a los

⁸⁴ Vito Alessio Robles, *Desfile sangriento*, México, A. del Bosque, 1936, p. 16.

⁸⁵ Araiza, *op. cit.*, p. 110. Los “vaquetones” era el nombre que daban a los cromistas sus enemigos políticos; la política de la CROM y del Partido Laborista era denominada irónicamente “el Apostolado de la Vaqueta”.

⁸⁶ *El Demócrata*, 28 enero 1923; Salazar, *op. cit.*, p. 26.

⁸⁷ *Vid. infra*.

⁸⁸ AGN/OC, exp. 407T28. Los dirigentes de la Unión de Empleados y Obreros de la Compañía de Tranvías eran, según Araiza, *op. cit.*, p. 109, Juan Miranda, Margarita Miranda, Miguel Ignoroza, Salvador Camarena, Rafael

compañeros con ahínco para que formasen grupos terroristas... Y tú, Juan Miranda, ¿no te acuerdas cuando en célebre asamblea nos diste a entender que al día siguiente te comerías entero al licenciado Lagos con todo y pelo y cola?, ¿no te acuerdas cuando querías destazar a los políticos, aun a los más radicales entre ellos como a los comunistas?... Y el convenenciero Rodríguez que, desechado de la banda por inepto se acogió, con poca dignidad por cierto, a la Federación para reingresar a ella y quizá distinguirse un poco para obtener una comisión que le permitiera tener turno de temprano.⁸⁹

Por lo demás, el presidente Obregón no ocultó el apoyo que daba el ejecutivo a la unión en un telegrama que "lamentaba" las diferencias entre los trabajadores, puesto que la intransigencia de los dirigentes de la federación impedía cualquier posibilidad de avenimiento y formulaba votos por una mayor concordia con la empresa: "estando misma disposición —agregaba— prestar su apoyo en todos aquellos casos en que obreros libres limiten sus pretensiones a lo que sea lógico y moral".⁹⁰ Los telegramas de la federación, que protestaban por lo sucedido, y que pedían garantías contra las fuerzas policiacas que defendían a los esquiroles, fueron completamente ignorados. Las entrevistas que solicitaba fueron desdenadas por Obregón.⁹¹

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

El enfrentamiento o la represión

Ante la reanudación de actividades en la Compañía de Tranvías, los huelguistas debían reaccionar más activa y eficazmente, pensar en nuevas tácticas que superaran la crisis del movimiento. En acaloradas discusiones se escogieron nuevos comités ejecutivo y de huelga, que debían agilizar la resolución de la

Tovar. Salazar agrega por su parte, *op. cit.*, p. 21, José Velázquez, Dionisio Alcántara, Arnulfo Rincón (Arnulfo Limón, según Araiza) y Urbano Muñoz.

⁸⁹ "Cinismo y desvergüenza", *Nuestra Palabra*, 23 octubre 1924.

⁹⁰ *El Demócrata*, 29 enero 1923.

⁹¹ AGN/OC. (Telegrama sin clasificación) Telegrama de la Federación de Empleados y Obreros de la Compañía de Tranvías de México a Alvaro Obregón, 29 enero 1923.

crisis, y se planteó la extensión de la huelga a diversos gremios en todo el país; las agrupaciones cegetistas en el Distrito Federal, en el estado de México y en el de Veracruz fueron paralizándolo los sectores que controlaban: panaderos, telefonistas, hilanderos, dulceros, empleados de tiendas capitalinas, fueron aprestándose a la huelga general. Agentes de la policía reservada espiaban las reuniones sindicales e informaban que los huelguistas "creen que están perdidos".⁹² En la prensa aparecieron manifiestos y boletines que denunciaban la traición del pequeño grupo alentado por Gasca, y que consideraban nula la representatividad de esa organización paralela de tranviarios, y por consiguiente el convenio que había realizado con la empresa.⁹³

La empresa, apoyándose en el convenio con la unión y en la postura de las autoridades, comenzó a utilizar esquirolos: presos comunes fueron sacados de las cárceles para que sirvieran como rompehuelgas y reanudaran el servicio de tranvías.⁹⁴ Los huelguistas, apoyados por obreros de otros sindicatos, organizaron piquetes y brigadas que impidieran la marcha de los trenes, así como el ingreso a los talleres; se amenazaban, apedreaban, golpeaban y bañaban a los esquirolos. Los tranvías que se encontraban en circulación eran lapidados. En un boletín la unión:

... denuncia ante la opinión pública el hecho de que el grupo de fracasados que componían el comité de huelga han lanzado la amenaza de agredirnos y secuestrarnos e impedirnos nuestras actividades diarias. En caso de que esto lo llevaran a cabo, declaran estar dispuestos a repeler cualquier agresión en legítima defensa y haciendo uso del derecho que nos dan las leyes; así como que no permitiremos por ningún concepto que se atente contra nuestras libertades individuales haciendo uso de todas las armas que tengamos en las manos.⁹⁵

Se preveían sangrientos sucesos en cualquier momento ya que los grupos de la CGT iban organizando con mayor consistencia y coraje la defensa del movimiento reivindicativo, y que el gobierno estaba dispuesto a respaldar de cualquier modo

⁹² AGN/OC, exp. 407T28, *El Demócrata*, 31 enero 1923.

⁹³ Araiza, *op. cit.*, p. 113.

⁹⁴ Marjorie Ruth Clark, *Organized Labor in Mexico*, Chapel Hill, The North Carolina University Press, 1934, p. 101.

⁹⁵ *El Demócrata*, 29 enero 1923. Salazar, *op. cit.*, p. 29 y 33.

la reactivación del sistema de tranvías, prevista en el convenio. El gobernador del Distrito Federal ordenó el acuartelamiento y la salida de tropas —ochocientos soldados— para proteger la introducción de esquiroleros en los talleres y la circulación de trenes, defendido cada uno por un destacamento de cinco soldados acompañando al motorista.⁹⁶

El 31 de enero se realizó una enorme manifestación en contra de las autoridades laboristas. La manifestación culminó con un gran mítin en el Zócalo y una entrevista con el presidente Obregón, quien manifestó una vez más su apoyo a los esfuerzos de mayor bienestar de las clases trabajadoras: declaró cómo, si bien al principio había sido neutral en el conflicto, posteriormente un grupo numeroso le había pedido reanudar los servicios y volver a trabajar, “a lo cual —decía— no puede oponerse el gobierno... El gobierno se vio obligado a intervenir sólo bajo el aspecto de proporcionar garantías para restablecer estos servicios y satisfacer los anhelos de la mayoría”.⁹⁷

Dicha manifestación abarcó también una protesta ante el diario *El Demócrata*, que por lo general se consideraba como un periódico liberal, favorable a las causas obreras y que había tomado una postura opuesta a los intereses de la federación, especialmente debido a la participación de un reportero, Guati Rojo, en los sucesos del Teatro Principal. Como era el redactor de las noticias concernientes al proletariado en dicho periódico, y después de haber escrito a favor del movimiento tranviario, repentinamente comenzó a apoyar a la unión; los huelguistas protestaron por ese cambio, de graves consecuencias por el peso de la opinión pública en momentos de suma tensión. El director del diario, Vito Alessio Robles, pronunció un encendido discurso que denunciaba ante los manifestantes la ambivalencia de la política laboral del régimen, “las dos pesas y las dos medidas: cuando se trataba de una huelga de obreros afiliados a la CROM los soldados y policías protegían a los huelguistas, cuando de obreros de la CGT entonces la tropa y la gendarmería protegían a los esquiroleros” diría Vito Alessio Robles en un libro que conmemoraría su posición en estas jornadas.⁹⁸ De inmediato, y en público, Guati Rojo fue cesado. Lo más importante del caso es que este reportero había estado

⁹⁶ *Ibidem*, p. 36. Araiza, *op. cit.*, p. 114.

⁹⁷ *Excelsior*, 1º febrero 1923. Alessio Robles, *op. cit.*, p. 17.

⁹⁸ *Ibidem*, p. 22.

inmiscuido a principios de enero en el ataque de la gendarmería montada del gobierno del Distrito a la Liga de Empleados del Distrito Federal. Después de los sucesos que relatamos, Guati Rojo ofreció sus servicios al gerente de la compañía “a fin de tener derecho a inmiscuirse —dice— en los asuntos de su personal y evitar en beneficio de la misma [compañía] toda actividad huelguística en su contra. Esto, desde luego, bajo la mayor reserva para obtener el mayor éxito”,⁹⁹ como él mismo lo sugirió en una carta escrita a Conway. En 1924 Guati Rojo escribiría al presidente, congratulándolo por su actuación militar ante la rebelión delahuertista; quizá para obtener ventajas materiales.¹⁰⁰

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

Pero también parecería que el gobierno de Obregón estaba decidido, quizá presionado por los líderes cromistas, a sacar adelante y de cualquier modo la solución que habían abierto y apoyado con la realización del convenio con la Unión. El 1º de febrero se intentó reanudar el servicio de tranvías, protegiéndolos con escoltas de soldados: al venir uno de ellos por la calle de Uruguay, frente al local de la CGT, plétórico de obreros reunidos en un asamblea, un grupo le impidió el paso, lo cual dio lugar a una terrible refriega. Los huelguistas, desarmados en su mayoría, se atrincheraron en el local y se enfrentaron a poderosas fuerzas militares que vinieron a reforzar el paso del tren. Después de un largo tiroteo que terminó con la ocupación de la confederación, y con la detención de aproxi-

⁹⁹ *Ibidem*, p. 29-30. Luis F. Bustamante, “La traición de Guati Rojo y los tranviarios”, *CROM*, 15 mayo-1º junio 1936. En esta carta se refiere Guati Rojo a una oferta que le hizo Conway “la última vez que nos vimos con el gobernador del D. F.”, aclarando que parte al extranjero y no a Necaxa porque ha sido acechada su casa “desde donde ha estado dirigiendo los pasos del grupo que a estas horas ha hecho desaparecer entre los tranviarios las figuras de los agitadores y que seguramente en trabajos sucesivos llevará la nueva agrupación de tranviarios por senderos más pacíficos y cordiales con esa empresa”.

¹⁰⁰ AGN/OC, exp. 101R2A54.

madamente ciento cincuenta personas, se contaron cuatro muertos y alrededor de quince heridos.¹⁰¹

Las tropas federales habían sido puestas a disposición del gobernador Gasca por el ejecutivo; en opinión de Álvarez Dávalos,¹⁰² por órdenes del gobernador del Distrito Federal intervinieron las tropas en el choque “por quién sabe qué prebendas”, siendo el gobernador considerado por él como culpable directo y responsable de los sucesos del 1º de febrero. No es tan importante el que Gasca personalmente haya o no detallado la represión de ese día, sino que en este caso se ejemplifica perfectamente cómo los líderes de la CROM en el poder utilizaban los aparatos de Estado para destruir a los que se oponían a su creciente control del movimiento obrero.

Destacamentos policíacos y militares no sólo intervinieron en el edificio de la CGT y en los aledaños para perseguir a los rojos, sino también en el Sindicato de Panaderos, otro bastión cegetista, y en la disolución de grupos obreros en Indianilla, San Antonio Abad y el Zócalo. México parecía estar en estado de sitio.¹⁰³

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

... porque sería también una vergüenza —arguyó Rodarte— que aquellos compañeros que se titulan radicales, que se titulan rojos y que hasta el encabezado de su papel de correspondencia y en los documentos que usan, ponen el lema de “acción directa” —que quiere decir que no aceptan la intervención de los poderes— sería una vergüenza que esos compañeros hicieran uso de ese lema para cometer un desaire a la Representación Nacional.¹⁰⁴

¹⁰¹ Araiza, *op. cit.*, p. 116. *El Demócrata*, 2 febrero 1923, *Excelsior*, 2 febrero 1923. Respecto a los detalles del zafarrancho y a los culpables directos, los que “empezaron”, detalles que por lo demás son de importancia secundaria, las fuentes difieren.

¹⁰² Rafael Álvarez Dávalos, “1923 y Celestino Gasca”, *Diario del Sureste*, Mérida, 25 abril 1952.

¹⁰³ Alessio Robles, *op. cit.*, p. 24. Salazar, *op. cit.*, p. 44. Araiza, *op. cit.*, p. 118. *El Demócrata*, 2 febrero 1923.

¹⁰⁴ *Diario de los Debates*, Cámara de Diputados, 1º de febrero 1923, p. 2-4.

Obregón declaró que como los huelguistas habían sobrepasado la prudencia y agotado la paciencia del gobierno, éste se encontraba resuelto a solucionar el conflicto, acudiendo también a las armas si era necesario;¹⁰⁵ su deber al frente del gobierno era el de imponer garantías a toda la sociedad. El amigo de las clases trabajadoras, el caudillo obrerista reprimía así brutalmente a los huelguistas, con las mismas palabras que se hubieran utilizado en los conflictos sociales durante el porfiriato. Considérese la altanería de la respuesta de Obregón a los huelguistas, mensaje telegráfico ampliamente difundido por la prensa:

Me he enterado del mensaje de ustedes que dice: "Protestamos atropellos cometidos fuerza armada invasión local lujo crueldad. Revolución defraudada, principios pisoteados, exigimos garantía pueblo." Ejecutivo a mi cargo no sabe qué admirar más, si audacia Uds. al asaltar un tranvía agrediendo a mano armada a miembros del Ejército que lo escoltaban y asesinando al motorista y causando daños irreparables a personas indefensas e inocentes, que en el carro viajaban, o el cinismo que campea en su mensaje revelando una completa inconsciencia de las responsabilidades que sobre Uds. pesan y una absoluta perversidad... El Gobierno que me honro en presidir ha dado y seguirá dando pruebas inequívocas de prestar un apoyo decidido para que todas las clases laborantes tanto de las ciudades como del campo reporten los beneficios que les da el progreso del actual gobierno y cuyos postulados fueron precisamente la bandera de la revolución y los nombres de los sacrificados en ella sean profanados por los que no han sabido comprender la alteza de miras que animó a los hombres que aceptaron conscientes el sacrificio para conquistar el bienestar colectivo.¹⁰⁶

Esta actitud decidida y férrea de Obregón se manifiesta en toda su fuerza en un telegrama enviado a Gasca algunos días más tarde, en el que pide que los "responsables" de los sucesos de la calle de Uruguay sean consignados, pudiendo servir como base para esto una hoja que escribió el grupo de directores la mañana del zafarrancho, "pues ella no es sino una revelación clara de la intención..."¹⁰⁷

Calles, secretario de Gobernación, mostraba al igual que Obregón una firme actitud, que contrastaba con sus declara-

¹⁰⁵ Alessio Robles, *op. cit.*, p. 24.

¹⁰⁶ Araiza, *op. cit.*, p. 121.

¹⁰⁷ AGN/OC, exp. 407T28. Telegrama de Alvaro Obregón a Celestino Gasca,

ciones de junio del año anterior: el gobierno ahora estaba decidido a imponer el orden por la fuerza.¹⁰⁸

Obregón, Calles y otros miembros viajaron al Bajío en los días siguientes, sin que esa gira haya tenido que ver con las posibles consecuencias de la actitud del gobierno, contrariamente a la opinión popular reflejada por algunos autores.¹⁰⁹ Por ello se encargó directamente del problema el secretario de Hacienda, Adolfo de la Huerta. Durante su periodo presidencial, que siguió al triunfo de la rebelión de Agua Prieta, De la Huerta permitió una inusitada actividad sindical, incluso la favoreció; se conocía además su apertura de criterio y hasta su simpatía por la CGT como dice Araiza: "un hombre con fino sentido, culto, y por ende conocedor de la importancia de los avanzados ideales de los pueblos, conocía a fondo el significado ideológico de los principios de la CGT",¹¹⁰ sobre todo después de la huelga ferrocarrilera de 1921, en la que había defendido su causa frente a otros miembros del gobierno. Inclusive alguien ha llegado a hablar de un subsidio que otorgaba a la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras, del que indirectamente se beneficiaban los comunistas.¹¹¹

La unión de De la Huerta con los ferrocarrileros tuvo gran importancia a fines de 1923 en la rebeldía que él encabezó contra el gobierno de Obregón. Dicha confederación así como la CGT, aunque no declararon abiertamente su solidaridad con De la Huerta, apoyaron la rebelión mediante la participación de muchos de sus miembros. En diciembre, el exsecretario del consejo ejecutivo de Sociedades Ferrocarrileras manifestó a su gremio que "ningún hombre en el Gobierno articuló mejor los postulados de la Revolución y las aspiraciones de los trabajadores como De la Huerta".¹¹² Los movimientos sindicales se oponían en la revuelta; los independientes contra las huestes de la CROM, que sostenían el binomio Obregón-Calles.

¹⁰⁸ *El Demócrata*, 2 febrero 1923.

¹⁰⁹ Varios telegramas de Alvaro Obregón muestran que este viaje había sido previsto de antemano, por tres o cuatro días antes. AGN/OC (telegramas sin clasificación). El secretario de Obregón, Torreblanca, en un carta, explica: "desde hace dos semanas estuvieron comisiones de Zitácuaro y Salvatierra a invitar al señor presidente a que asistiera a las fiestas que en dicho lugar se celebran... "AGN/OC, exp. 407T28, caja 122.

¹¹⁰ José C. Valadés, *Historia general de la Revolución Mexicana*, 2 v. Cuernavaca, Editorial Quesada, 1965, v. II, p. 267.

¹¹¹ Manuel Márquez Fuentes y Octavio Rodríguez Araujo, *El Partido Comunista Mexicano*, México, Editorial El Caballito, 1973, p. 59.

¹¹² AGN/OC, exp. 101R2A.

Podría replantearse la rebelión delahuertista, generalmente acusada de reaccionaria y conservadora, a la luz de sus relaciones con el movimiento obrero: ¿su contacto con el anarco-sindicalismo no tenía más que una trascendencia coyuntural?, o ¿respondía a otra estrategia de política laboral, diferente a la que sostuvo la CROM para la consolidación del Estado? Según Marjorie Ruth Clark:

...el éxito de De la Huerta en ese momento habría significado para ellos exactamente lo que el triunfo de Obregón significó para la CROM en 1920, una posición de favores gubernamentales. Pero la CROM fue más aguzada y con el fracaso de De la Huerta se vio en mejor posición que antes.¹¹³

Así los políticos presidenciables lucharon por ganarse el apoyo de las grandes centrales obreras con vistas al futuro más próximo: la sucesión de 1924. Esta vinculación es más clara con el testimonio de Valadés que habla de una carta de De la Huerta a Salazar "en la que le pide crear un partido obrero y a cambio de su apoyo garantizarle el puesto de secretario del Trabajo";¹¹⁴ de tal modo que en la actitud de los caudillos de Sonora para con los tranviarios en 1923 se vislumbrarán ya a los grupos de poder que se enfrentarán, a fines de ese año, y el modo de cómo aprovecharán los conflictos protagonizados por las organizaciones sindicales en su beneficio.

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

De tal modo fue gracias a la posición más clemente y abierta de De la Huerta como los detenidos fueron liberados casi en su totalidad después de un día, con una explicación del ministro de Hacienda sobre la actitud del gobierno que "no se trataba

¹¹³ Clark, *op. cit.*, p. 102. Sobre la relación de De la Huerta con los rojos, véase además, Jorge Basurto, *El proletariado industrial en México 1850-1930*, México, UNAM, 1975, p. 243; Ramón Eduardo Ruiz, *Labor and The Ambivalent Revolutionaries: Mexico 1911-1923*, Baltimore, John Hopkins University Press, 1976, p. 100; Jean Meyer, "Los obreros en la Revolución Mexicana: los Batallones Rojos"; *Historia Mexicana*, n. 81, julio-septiembre 1971, p. 5.

¹¹⁴ Ese sería el motivo por el cuál habían de ser expulsados de la CGT Salazar y Escobedo. Conversación de Valadés con Guillermina Baena, *apud*, Baena, "La CGT: 1921-1931", *Revista Mexicana de Ciencias Políticas*, n. 83, 1976, p. 134.

de una hostilidad manifiesta en contra de ellos sino simplemente de evitar atropellos a la sociedad y sobre todo de hacerles comprender que no debían recurrir a estos extremos para hacer triunfar los principios de su organización".¹¹⁵ A la liberación de los presos también parece haber contribuido Vito Alessio Robles quien convenció al jefe de la zona militar, el general Arnulfo Gómez, de no seguir drásticamente las órdenes presidenciales de proceder a un enérgico escarmiento. Días más tarde, De la Huerta explicaba en un mensaje cifrado a Obregón los motivos de su proceder que en cierto modo desobedecía las fulminantes disposiciones del primer magistrado:

... mi labor —decía— se concretó a convencer a los rojos que la actuación del gobierno había estado en todo justificada y debían reconocer su error y volver inmediatamente al trabajo... por consejo mío se pusieron en libertad a los 200 y tantos detenidos a quienes difícilmente pudiera haberseles encontrado responsabilidad. Mucho influyó para esta determinación la efervescencia que existía dentro de las agrupaciones obreras que veían con malos ojos la detención de un número tan abrumador.¹¹⁶

La normalización o el comienzo del colapso

El movimiento de solidaridad que se había ido extendiendo no fue aplastado directamente en los sucesos de la calle de Uruguay sino que, por el contrario, como reacción tuvo una llamarada momentánea; así estallaron algunas huelgas en fábricas textiles controladas por los cegetistas, como las de la región de San Ángel, y la de Miraflores en el distrito de Chalco, que fueron rápidamente sofocadas mediante el envío de tropas.¹¹⁷

Pero el golpe asestado al movimiento de tranviarios y de hecho a toda la CGT había sido muy duro. La prensa publicó, inmediatamente después de los sucesos, la rápida normalización de los servicios de transporte eléctrico y todos los comentarios planteaban la pérdida de la huelga como irreversible. Diversas organizaciones enviaron telegramas de apoyo a la manera como había encarado la situación el gobierno obregonista; la CROM, por supuesto, el Partido Fascista Mexicano, la Liga de Defensa

¹¹⁵ *El Demócrata*, 3 febrero 1923.

¹¹⁶ AGN/OC, exp. 407T28. Telegrama de Adolfo de la Huerta a Alvaro Obregón.

¹¹⁷ AGN/SICT, exp. 8/206 (12)-5. Telegrama de la Compañía Industrial de San Antonio Abad al Departamento de Trabajo.

y Previsión Social, la Federación Fascista de Tamaulipas, el Sindicato de Agricultores de Jalisco, el Sindicato de Campesinos de San José Tixouipa, el Sindicato de Obreros El Pilar. Pero también fueron enviados al presidente Obregón numerosos mensajes contra la brutalidad ejercida sobre los trabajadores, éstos firmados principalmente por organizaciones cegetistas como el Sindicato de Panaderos, el Sindicato de Obreros de la Telefónica Ericsson, la Unión de Obreros Molineros, la Unión de Checadores así como la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras de la República Mexicana, la Federación Local de Sindicatos del Estado de México, trabajadores de Santa Ana, Puebla e inquilinos de Veracruz.¹¹⁸

En cuanto a la prensa, aun *El Demócrata* que, como ya se ha dicho, era sensible a los problemas obreros, no hablaba claramente de la dureza de la represión, más bien hablaba de luto y desgracias y de la obligación del gobierno de ser árbitro, aun mediante el uso de la fuerza, en función de los imperativos de la ley y de la tranquilidad social.¹¹⁹ *Excelsior*, en una posición política mucho más extrema, elogiaba estruendosamente las medidas tomadas, al mismo tiempo que criticaba el que no se hubieran utilizado antes por la orientación que tenía el gobierno obregonista:

¡Así se gobierna! En la imposibilidad de contentar a la vez a ambos grupos, tenía que llegar la vez en que la autoridad protegiera a uno de ellos y se le echara encima al otro... La actitud del gobierno es irreprochable... No se trata de una sedición cualquiera ni de una represión ordinaria común, sino de hechos que quizá sean el principio, como toda la sociedad lo espera, de un serio reajuste moral en nuestra política oscilante, que rectificará los errores y las debilidades del Gobierno para robustecer y desprestigiar al régimen.¹²⁰

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

... el público vio en esa actitud aparecer de nuevo el Obregón de la famosa plataforma electoral, toda ella de dulzura, moderación, respeto a la ley, a la vez que se esfumaba el gobernante

¹¹⁸ AGN/OC, exp. 407T28. Diversos telegramas.

¹¹⁹ *Excelsior*, 3 febrero 1923.

¹²⁰ *Excelsior*, 2 febrero 1923.

de las tolerancias y los mimos al radical opresor y despótico que creyó encontrar en el novel Presidente el paladín de sus atentatorias reivindicaciones.¹²¹

Periódicos norteamericanos como *The American* y *The World* expresaban su satisfacción porque gracias a la preocupación del gobierno México entraba a una época de completo orden. *The Tribune* señalaba que ese tipo de conflictos entre capital y trabajo desaparecería definitivamente con la reglamentación del artículo 123.¹²²

A pesar de las gestiones de De la Huerta se retuvieron por unos siete días a los líderes tranviarios quienes, de todos modos, aun cuando los absolvieran las autoridades judiciales, no podrían volver a la compañía.¹²³ También a pesar de las gestiones de De la Huerta se ejercieron represalias contra los participantes en la huelga. El 15 de febrero la CGT levantaba voz por treinta trabajadores que seguían sin empleo, ante la indiferencia de las autoridades.¹²⁴ El 15 de marzo, Alessio Robles volvió a usar su posición pública para que la Compañía de Tranvías readmitiera a veintitrés obreros;¹²⁵ y el 25 de junio un comité de la debilitada Federación de Tranviarios intentó entrevistarse con Obregón para quejarse de las represalias de las que habían sido víctimas.¹²⁶

Por otra parte, los rojos siguieron viéndose hostilizados por los miembros de la unión, que se sentían en evidente posición de fuerza. El 2 de marzo, un amarillo —en supuesta defensa personal— agredió y asesinó a Manuel Ruiz, de la Federación; fatal altercado que dio lugar a un paro de veinticuatro horas de la CGT y a una gran manifestación de duelo, aunque no permitida por las autoridades. Poco tiempo después del golpe que habían recibido, los rojos podían aún movilizar masivos y combativos contingentes.¹²⁷

Se tomaron también medidas extremas contra un grupo de radicales extranjeros que tenían estrecho contacto con los gru-

¹²¹ *Excelsior*, 15 febrero 1923.

¹²² *El Demócrata*, 4 febrero 1923. Salazar, *op. cit.*, p. 48.

¹²³ *Ibidem*, p. 30. Los líderes tranviarios retenidos fueron Ángel Guadarrama, Ángel Paulín, M. Jiménez, J. Romero, Víctor Enciso, José Macías.

¹²⁴ *Ibidem*, p. 51.

¹²⁵ *Ibidem*, p. 57.

¹²⁶ AGN/OC, exp. 407-T28. Telegrama de la Federación de Empleados y Obreros de la Compañía de Tranvías a Alvaro Obregón.

¹²⁷ AGN/OC, exp. 407T28. Telegrama de la Unión de Empleados y Obreros de la Compañía de Tranvías a Alvaro Obregón, Salazar, *op. cit.*, p. 54.

pos anarco-sindicalistas. Es bien sabido cómo el desarrollo del movimiento obrero, desde la segunda mitad del siglo XIX, fue definitivamente marcado por la inmigración de activistas europeos y luego de sudamericanos, que desplegaban una intensa labor de concientización y de formación de grupos y, frecuentemente al ser expulsados, pasaban a otros países a organizar nuevos frentes de lucha. Retinger,¹²⁸ en la época que nos ocupa, apuntó con sumo desprecio que, sin tener conocimiento real del comunismo o de problemas generales, sólo por razones personales, provocaban pleitos entre los trabajadores y atacaban las instituciones. Fue a raíz de los sucesos del primero de febrero que estos extranjeros fueron objeto de una orden de expulsión.*

Este acuerdo, firmado por el Presidente se ha tomado por haber comprobado debidamente que los citados extranjeros tomaron parte muy activa, excitando a la agitación y al tumulto, habiendo dado como resultado los desgraciados acontecimientos de la calle de Uruguay, donde fue asaltado un tranvía por un grupo de tranviarios, a quienes éstos excitaron al tumulto y al desorden.¹²⁹

San Vicente es un personaje especialmente interesante, cuya trayectoria política y su influencia en las luchas sindicales merecería ser analizado con más detalle. Expulsado del país en 1917, regresó dos más tarde, volviendo a ser echado en 1921 y teniendo —sospechaba la policía— un papel importante en los sucesos de 1923.¹³⁰ Siguiendo su pista, cuarenta policías incurrieron, a principios de abril de ese año, en el local de la CGT donde fueron capturados y satirizados por los obreros.¹³¹ A fines

¹²⁸ Joseph Retinger, *Morones of Mexico: a history of the labour movement in that country*, London, Labour, 1926, p. 48.

* Víctor Recoba, peruano, alias Alejandro Montoya, del Sindicato de Dulceros; Emiliano Elías o Elías Castellanos, español, de los talleres de Nonoalco; José Hidalgo, dulcero de oficio, gran activista; el catalán Roque Tudó; el argentino Genaro Laurito —que ya había sido encarcelado el año anterior—, Sebastián San Vicente, español, llamado también Pedro Sánchez y Luis Campos, "sin oficio conocido".

¹²⁹ AGN/OC, exp. 421S11.

¹³⁰ AGN/OC, exp. 421S11. Sobre la participación de Laurito en la balacra de Guadalajara en 1922 y la posterior orden de su expulsión, véase, *Excelsior*, 29 y 30 marzo 1922.

¹³¹ Salazar, *op. cit.*, p. 62. *Excelsior*, 18 mayo 1921. *El Obrero Comunista*, septiembre 1921. Esta última publicación, en ocasión del primer congreso de la CGT, plantearía como factores importantes de la ineficacia de la Confederación —o de la eliminación de las tendencias cegetistas en ella— la falta de dinero y la incapacidad del comité provisional ejecutivo. Esto dejaba entrever

de 1924, el jefe de operaciones militares de la zona de Tampico informaba a la Presidencia que "Luis San Vicente no es conocido en este pueblo pero se harán búsquedas para conocer su paradero".¹³²

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

Las mismas fuentes de la época reflejaron el principio del colapso de la CGT, puesto que los diversos gremios a ella integrados, fueron debilitados numéricamente, aislados entre sí, inmovilizados en su estrategia, superados por la política laborista o integrados a la gran enemiga: la CROM.¹³³

CONSOLIDACIÓN DE LA CROM ENTRE LOS TRANVIARIOS: LA HUELGA DE 1925

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

que el tal San Vicente estaría más cercano a los comunistas. En 1923 San Vicente todavía tenía ingerencia en la CGT: "desde el principio sólo tres miembros se mostraron con el suficiente interés y energía para llevar a cabo aun los trabajos más elementales: Rubío, Quintero, San Vicente. Con la deportación de Rubío y San Vicente, Quintero se queda solo".

¹³² AGN/OC, exp. 407S54.

¹³³ Cf. José María Sánchez, *Reivindicación del obrero*, Puebla, [s.e.], 1923, p. 174.

Resultado de la huelga: nueva e infame traición a los tranviarios, *Nuestra Palabra*, 19 marzo 1925.

Después de la derrota de 1923

Es evidente que la Compañía de Tranvías aprovechó la terrible derrota sufrida por el sindicato independiente de tranviarios y de la existencia de la unión, creada el 27 de enero, para eliminar a los trabajadores que fueran simpatizantes de la federación; pero además, contaba con el silencio pusilánime de un sindicato que todos los testimonios definen como muy cercano a la empresa para poder separar arbitrariamente a los trabajadores con cierta antigüedad o que incurrieran en faltas profesionales.¹³⁴ Son sintomáticas las protestas de diversos gremios contra los atropellos seguidos contra la Federación de Tranviarios en el transcurso de 1924.¹³⁵

Probablemente los dirigentes de la federación trataron de evitar la desintegración de ésta intentando un convenio de reunificación con la unión, puesto que era el sindicato reconocido por la empresa y las autoridades. A dicha propuesta, los líderes de la unión manifestaron no poner trabas, siempre y cuando no se reformaran bajo ningún concepto los estatutos ni desapareciera el nombre de la organización, en tanto estaban reconocidos jurídicamente, y lo más importante, debían aceptarse totalmente para esa reunificación los criterios de la Unión Sindicalista (que no eran más que los del oportunismo y la sumisión a la empresa). Terminaba su respuesta declarando que:

La práctica está demostrando que la unificación entre el elemento obrero tranviario lo quiere o más bien lo ansía la colectividad pero no con el radicalismo que lo pretenden los que todavía suponen que pueden imperar dentro de esa misma colectividad y... que ya no prestan sus servicios dentro de la Compañía de Tranvías y que continúan actuando dentro de la Federación.¹³⁶

¹³⁴ *Nuestra Palabra*, n. 39 y 48, 28 agosto y 4 noviembre 1924, respectivamente. AGN/SICT/DT, exp. 8/204/141 (se encuentra actualmente en una caja) 1924M79. AGN/SICT/DT, exp. 8/204/-85 (se encuentra también actualmente en una caja) 1924 M2. *Excelsior*, 2 abril 1923. Este diario habla ya de los intentos por insertar al sindicato de los tranviarios dentro de la CGT.

¹³⁵ *Excelsior*, 2 abril 1923.

¹³⁶ AGN/SICT/DT, exp. 8/251 (29-1) /-1. Convenio que trata de celebrar

Así, los que detentaban el poder sindical asimilaban y condicionaban la "unificación" a la desaparición total de los principios anarco-sindicalistas por los que habían luchado; por lo demás, el hecho de que los cegetistas no tuvieran ya cabida dentro de la empresa muestra claramente su desintegración paulatina como fuerza sindical.

Los elementos de la Federación de Tranviarios, todavía en pie de lucha dentro de la Compañía, intentaron utilizar el arma de la huelga en noviembre de 1923 con el único objetivo de reconquistar la representación legal de los trabajadores. Como la empresa aducía no poder tratar con otros que no fueran los representantes reconocidos en el convenio, y el gobierno daba garantías plenas a los que habían formado el contrato "legal", este último paso de los tranviarios cegetistas para impedir su derrota definitiva no tuvo mayor trascendencia.¹⁸⁷ Más aún, ante la actitud inicial del nuevo gobernador del Distrito Federal, Ramón Ross, que pretendía dar iguales garantías a los que querían trabajar como a los huelguistas, Obregón subrayaba, rectificando así dicha actitud, que los trabajadores representados ante la ley eran los que no iban a suspender actividades. De tal modo que, sin representatividad alguna, desorganizados y con la intransigente hostilidad del gobierno, los restos de la Federación de Tranviarios estaban sin posibilidad de recuperarse e incluso de hacerse oír. Parecían haber sido reducidos a la desmovilización y al silencio. En su periódico *Nuestra Palabra* —que retomó la CGT en su conjunto—, no aparecen más que amargos comentarios sobre su desplazamiento en la vida sindical de la empresa tranviaria; comentarios que sólo muestran la imposibilidad de superar el golpe sufrido.

En cuanto a la unión, las cosas pronto dejaron de marchar bien. Como ya se ha visto, la CROM no había sido ajena a su nacimiento. En octubre de 1923 la unión recibió de la gran central el apoyo moral, material y pecuniario a cambio de su adhesión. Pero en junio del año siguiente surgieron problemas entre ambas: el secretario del interior de la unión, Rafael Tovar, acusado de negocios turbios, fue destituido de su cargo sindical y expulsado de la empresa; en su defensa la

la Unión de Empleados y Obreros de la Compañía de Tranvías con la Federación de Empleados y Obreros de la Compañía de Tranvías.

¹⁸⁷ AGN/OC, exp. 407T40.

regional decidió aplicar al sindicato tranviario castigos disciplinarios como la pérdida de sus derechos a la solidaridad de las agrupaciones cromistas.

Con el triunfo de la sucesión presidencial de Calles, la CROM justamente adquirió mayor fuerza; la unión airadamente se separaba de ella, declarando que:

... como toda organización de clase y revolucionaria no acepta la intervención de la CROM, así como del Consejo General en los asuntos de su régimen interior porque sería tanto como perder su autonomía y antes que permitir tales atropellos da por terminadas sus relaciones con dicha organización y se separa a la vez de la CROM por convenir así a sus intereses colectivos y a fin de conservar su autonomía.¹³⁸

Más allá del rechazo de la central, cuando el cese de Tovar, cabe preguntarse sobre los factores que provocaron el distanciamiento. Probablemente la CROM reaccionó ante la ineficacia de la unión como medio de control de la fuerza de trabajo de la empresa, puesto que actuaba prácticamente como organismo patronal y decidió crear posteriormente una agrupación que fuera más directamente dependiente de la CROM.¹³⁹

La Alianza de Empleados y Obreros de la Compañía de Ómnibus y Tranvías de México

Según acusaban los unionistas,¹⁴⁰ los dirigentes de la CROM enviaban obreros de Establecimientos Fabriles, "feudo" cro-

¹³⁸ AGN/SICT/DT, exp. 8/234/-5 (se encuentra actualmente en una caja) 1925 M15. Informe de la Unión de Empleados y Obreros de la Compañía de Tranvías a la Comisión Permanente del Congreso de la Unión.

¹³⁹ La Unión de Empleados y Obreros de la Compañía de Tranvías era definitivamente un organismo al servicio de los patrones, como lo deja entrever al respetar la conducta de la empresa en el cese de algunos empleados. En una entrevista que hace a García Briseño también afirmó lo mismo.

¹⁴⁰ AGN/SICT/DT, exp. 8/234/5 (se encuentra actualmente en una caja), 1925 M15. Informe de la Unión de Empleados y Obreros de la Compañía de Tranvías. Marjorie Ruth Clark considera a la alianza como una fundación de Morones, quien había sido recientemente nombrado secretario de Industria, Comercio y Trabajo. Según la propia alianza, su composición ascendía, en febrero de 1925, a mil doscientos ocho sindicalizados, entre los cuales se contaban cincuenta y cuatro trabajadores de ómnibus. La propia autora Clark indica que apenas firmado el convenio buscado, que reconocía oficialmente a la alianza, los camioneros la abandonaron. Clark, *op. cit.*, p. 112 y AGN/SICT/DT, exp. 8/232/-19 (se encuentra actualmente en una caja) 1925 M74.

mista, a trabajar y a formar una organización en la Compañía de Ómnibus, dependiente de la de tranvías, que desde sus inicios estaría adherida a la CROM. La nueva agrupación, reducida al ámbito de los ómnibus, no contaba más que con pocos miembros y había hecho un llamado a los tranviarios para extenderse. Respondieron algunos de éstos que quizá pensaron en un empleo o una canonjía en alguna dependencia gubernamental controlada por los cromistas y, otros que vieron en esa posibilidad la única alternativa de recrear una organización más representativa de los intereses de los trabajadores después de la derrota de principios de 1923. Fue así como se registra la Alianza de Empleados y Obreros de la Compañía de Ómnibus y Tranvías de México el 23 de diciembre de 1924. El capital inicial fue de \$ 3,771.62, perteneciendo así desde el principio a la CROM, y siendo además miembro de la Federación de Sindicatos Obreros del Distrito Federal.¹⁴¹ Aparecía como secretario general Abreu que, según la mencionada denuncia de la unión, había sido uno de los obreros enviados de Establecimientos Fabriles.

Iniciaron pláticas con los dirigentes de la unión para unificar la organización y el programa, pláticas que fracasaron debido, según la alianza,¹⁴² a que aquéllos recibían beneficios materiales de la empresa por su representación de los trabajadores, así como de un negocio de mercancías con El Abastecedor Universal. La alianza denunciaba igualmente las represalias que este grupo ejercía contra todos sus oponentes y el desfaldo al que habían llevado a las arcas de la organización.

En el interior de la Unión Sindicalista se abrieron fisuras que hicieron aún más débil su posición: el secretario del interior acusó ante el ministerio público a los demás miembros del comité ejecutivo de robar bienes y documentación del sindicato y de repartirse la donación que la propia empresa les había entregado, motivos por los que éstos fueron aprehendidos después de ser destituidos en una asamblea.¹⁴³

En tales circunstancias, la alianza envió un memorial a la Compañía de Tranvías anunciando su constitución formal, exigiendo su reconocimiento y el estudio y la resolución de pro-

¹⁴¹ AGN/SICT/DT, exp. 8/080: 676 (725.1) 26.

¹⁴² AGN/SICT/DT, exp. 8/234/-5, (se encuentra actualmente en una caja) 1925 M15.

¹⁴³ AGN/OC, exp. 407T40. *El Demócrata*, 15 febrero 1925.

yectos de convenios de trabajo y de jubilaciones, y amenazando con una huelga si todo esto no era aceptado.¹⁴⁴

Las pláticas entre la alianza y la empresa fracasaron rápidamente.¹⁴⁵ En efecto, la compañía sostenía estar obligada a tratar con la organización representativa de sus trabajadores, aunque reconociera que éstos tenían derecho en asociarse del modo que creyeran conveniente. La unión, consciente de su fragilidad y de los móviles que estaban en juego en la aparición de la alianza solicitaba garantías del presidente de la República acusando a la CROM de querer obstruir sus trabajos y en suma de destruirla.

La huelga de marzo

De este modo se produjo el estallido de la huelga el 28 de febrero. Ese día hubo una manifestación en las calles organizada por la CROM que disipaba cualquier duda sobre el apoyo total que acordaba dar a la alianza. En un boletín, éste justificaba la paralización del transporte eléctrico y de ómnibus en la ciudad con argumentos que ampliaban considerablemente las verdaderas causas de su movimiento. La empresa, en contra de lo especificado en el artículo 123, se negaba a reconocer como agrupación social a una organización libre de trabajadores, ni aceptaba la discusión de un proyecto de contrato colectivo con ella; la empresa, además, quería implantar modalidades a los mexicanos "por orden de los magnates de Toronto" apoyando a elementos extranjeros dentro de la compañía, que explotan a obreros y empleados.¹⁴⁶ Presentados de tal modo los argumentos de la Alianza, fundados en el nacionalismo y el recurso a la libre voluntad de los trabajadores, podían seducir, pero los verdaderos móviles y los factores que provocaban el movimiento reivindicativo de la Alianza eran otros.

Conscientes de la política de la CROM y de su intromisión fatal en todos los sectores, diversos grupos sindicales se oponían

¹⁴⁴ AGN/SICT/DT, exp. 8/232/-19 (se encuentra actualmente en una caja) 1925 M74. Alianza de Empleados y Obreros de la Compañía de Ómnibus y Tranvías de México a R. G. R. Conway.

¹⁴⁵ AGN/OC, exp. 407T40, 11 enero 1925, Alianza de Empleados y Obreros de la Compañía de Ómnibus y Tranvías de México a Plutarco Elías Calles.

¹⁴⁶ AGN/OC, exp. 407T40. Boletín de la Alianza de Empleados y Obreros de la Compañía de Ómnibus y Tranvías de México.

a la huelga de la alianza, lo cual no necesariamente significaba un apoyo a los unionistas, cuyos antecedentes no se olvidaban. Pero las acusaciones cromistas y los comentarios de la prensa ponían todo en el mismo saco, ligándose como sinónimos los calificativos más diversos: los ferrocarrileros (Confederación de Sociedades Ferrocarrileras); los alijadores de Tampico; los carreteros y jornaleros de este puerto y el Partido Mayoritario Rojo. Grupos que protestaban por la intromisión de la CROM en los problemas sindicales de los tranviarios y de su utilización oportunista; pero esta postura hizo que fueran condenados como "enemigos del gobierno en vista de haber tomado participación en la rebelión delahuertista".¹⁴⁷ Acusación ésta, por otra parte, que está lejos de ser probada.

En *El Machete*, órgano de difusión de los comunistas mexicanos, apareció por ese entonces un artículo que puede considerarse como raro porque apuntaba acertadamente los puntos contradictorios de las posiciones de la unión y de la alianza. No se podía negar, decía este periódico, que las demandas de los de la alianza eran justas y debían por lo mismo contar con el apoyo de todos los trabajadores; pero la "ayuda" de los líderes cromistas (por lo general opuestos a toda huelga), escondía la maniobra artera de controlar a los tranviarios para poder utilizarlos en sus intereses y aun venderlos a la empresa, como habían hecho en otras partes. Sin embargo, el artículo ponía en guardia a los que, viendo el peligro de las maniobras engañosas de los líderes de la CROM, prestaban una solidaridad total a la Unión que era más que una leal agrupación gratificada por la compañía, y de este modo hacían el juego a ésta. *El Machete* apelaba a la unidad estrecha de los tranviarios capaz de derrotar a la empresa y de representar a los trabajadores.¹⁴⁸

¹⁴⁷ *El Demócrata*, 27 febrero 1925. AGN/OC, exp. 407T40. Alianza de Empleados y Obreros de la Compañía de Ómnibus y Tranvías de México. El telegrama de la alianza dice estar enterado del mensaje del 24 de febrero de Velázquez, "lugariente de Alessio Robles, que luchó en la rebelión delahuertista", y continúa "es infame poner como testigo al expresidente Obregón, la conciencia proletaria condena la desvergüenza traidores encabezados por Velázquez, instrumentos Compañía Tranvías de México. Insistimos nosotros estos elementos con ferrocarrileros confederados, Partido Mayoritario Rojo preside Rosendo Salazar y estibadores Tampico pretenden inútilmente aparecer hombres rectos".

¹⁴⁸ "Camaradas tranviarios, imponed la unificación", *El Machete*, marzo 1925, p. 5-12.

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

Nosotros esperábamos un poco de altivez en los tranviarios dentro del conflicto a que los habían arrastrado los saltimbanquis que ofician en el retablo de la farsa política, para darle el verdadero cariz que ese movimiento requería, desligándolo de las maniobras de la CROM. Pero nos hemos convencido de que el ardor rebelde que en un momento se manifestara en el elemento tranviario ha pasado a la historia. En él sólo queda un marcado deseo de esclavitud, esto es de ser juguete de los políticos... La CROM, que desde 1922 perseguía la desaparición del baluarte de los tranviarios; la Federación, lo consiguió, después de haber formado de acuerdo con la empresa, la fatídica unión de esquiroles, respaldados por los gendarmes del gobierno del distrito y coronó su obra lanzando a los pocos trabajadores que había podido controlar a un movimiento, a fin de obtener, no un convenio honroso para los empleados tranviarios, sino la pitanza que con la separación de su hija predilecta, la unión de esquiroles, había perdido. Y los perjudicados en este infame juego son los mismos trabajadores, por tercera vez ya traicionados. Por esta vez hemos de decir que esos trabajadores son víctimas no solamente de la traición de la "vaqueta" sino también de su completa ceguedad mental al aceptar las promesas de quien dio todas las facilidades a la empresa tranviaria para romper un movimiento y asesinar por medio de sus bandas organizadas en "unión sindicalista" a los dignos obreros tranviarios.¹⁴⁹

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

La intervención del Estado

La huelga duró catorce días. En un principio la empresa optó por suspender todo el servicio y no permitir el trabajo de rompe-huelgas porque el gobierno del Distrito Federal había reconocido como legal la huelga, argumentando que la

¹⁴⁹ "Resultado de la huelga: nueva e infame traición a los tranviarios", *Nuestra Palabra*, 19 marzo 1925.

alianza representaba la mayoría de los obreros y empleados de la compañía, ofreciéndole plenas garantías; por lo demás, y como pretendía demostrarlo en un largo memorial, la empresa consideraba que el gobierno del Distrito Federal no tenía facultades legales para hacer dichas declaraciones y que se excedía en sus funciones.¹⁵⁰ Para la compañía de tranvías tampoco era posible someter la huelga a la opinión de las juntas de Conciliación y Arbitraje porque no había conflicto entre capital y trabajo y porque, además, lo que recibía este nombre no eran más que dependencias gubernamentales notoriamente parciales a favor de los huelguistas; el jefe del departamento del trabajo, Reynaldo Cervantes Torres, ya había declarado que cualquier huelga de la CROM sería apoyada por el gobierno del Distrito Federal.¹⁵¹ Para la firme actitud de la compañía, lo único que podía remediar el conflicto era que la CROM cediera, "que la Alianza reconozca que existen leyes obligatorias".¹⁵² La empresa sostenía con rigidez e intransigencia a la unión con la que, argüía, no había tenido conflictos desde 1923; y se apoyaba en una carta de la alianza al gobierno del Distrito Federal para considerar que este nuevo sindicato representaba sólo una minoría. *

Para la resolución de la huelga quedaba una vez más recurrir al presidente de la República, Plutarco Elías Calles, cuyos nexos con la CROM eran mucho mayores que los que había tenido su antecesor. Si bien reiteradamente se había declarado que el presidente Calles no sería árbitro entre las dos partes (intervención, sin embargo, que parecía ineludible), el 4 de marzo envió un telegrama al líder Abreu en el que reconocía a la alianza que éste encabezaba.¹⁵³ No obstante este hecho decisivo y las gestiones de algunos diputados hacia Conway —gestiones sin resultado—, la empresa no cambiaba su posición, y la paralización del transporte eléctrico se prolongaba aún más.¹⁵⁴

¹⁵⁰ AGN/OC, exp. 407T40. *Memorandum* de Conway sobre el conflicto. *Excelsior*, 1º marzo 1925.

¹⁵¹ *Excelsior*, 1º marzo 1925. Véase además Barry Carr, *op. cit.*, v. II, p. 18.

¹⁵² *Excelsior*, 8 marzo 1925. Desplegado de la Compañía de Tranvías de México.

* En la carta se asentaban mil doscientos ocho agremiados, o sea el 27% del personal de la empresa.

¹⁵³ Rosendo Salazar, *op. cit.*, p. 79.

¹⁵⁴ AGN/OC, exp. 407T40, 7 marzo 1925. Carta de algunos diputados a Calles.

La presión sobre la Compañía de Tranvías se hizo también mediante una gran manifestación el 8 de marzo, en la que desfilaron miles de agremiados en ochenta organizaciones cromistas. Es de suponerse que para apoyar la conducta del gobierno la central sindical que de él dependía movilizaba a multitudinarios contingentes, pero en opinión de la prensa "sin el entusiasmo que debe caracterizar a los obreros en los actos públicos".¹⁵⁵ En esa movilización contra la obstinación de la empresa los lemas y las pancartas hacían especial énfasis en el desconocimiento de la constitución por una compañía extranjera que monopolizaba la luz y el transporte eléctrico.

En la manifestación del Día del Trabajo de ese año, se usaron esas críticas para apoyar la política gubernamental; uno de los letrados se regocijaba de que "el gobierno no permitirá que los magnates de Toronto quieran imponer su criterio sobre el pueblo obrero de México desconociendo a la Constitución".¹⁵⁶

Como medida extrema, Calles declaró que la única causa determinante para la extensión del conflicto era la negativa de la empresa para reconocer un sindicato formado por los trabajadores tranviarios y la amenazó con la expulsión de sus empleados extranjeros si en tres días, después del 12 de marzo, no cumplía con "las obligaciones constitucionales" * a las que estaba sujeta. El ejecutivo se justificaba con el deber de velar porque las leyes supremas fueran respetadas¹⁵⁷ y de impedir que una empresa privada se enfrentara al gobierno, como si fuesen dos poderes similares. El 14 de marzo, después de una entrevista del gerente Conway con el presidente Calles, la empresa accedía a reconocer la representación sindical de la alianza; un día antes, Conway había tenido una entrevista con Sheffield, el embajador norteamericano y uno de sus mejores amigos, quien había intervenido ante Calles para que a cambio del reconocimiento, el gerente de la compañía no tuviera mayores problemas con el gobierno.¹⁵⁸

¹⁵⁵ *El Demócrata*, 8 marzo 1925. *Excelsior*, 9 marzo 1925.

¹⁵⁶ *CROM*, I, 15 mayo 1925.

* El reconocimiento al derecho de asociación sindical.

¹⁵⁷ *Excelsior*, 13 marzo 1925, Salazar, *op. cit.*, p. 182, Carr, *op. cit.*, v. II, p. 18, Clark, *op. cit.*, p. 112.

¹⁵⁸ Salazar, *op. cit.*, p. 183. *Excelsior*, 14 y 15 marzo 1925. AGN/OC, exp. 407T40. James J. Horn, *Diplomacy by Ultimatum: Ambassador Sheffield and Mexican American Relations 1924-1927*, State University of New York, 1969 [tesis], p. 46.

Por su parte, la unión, que nunca tuvo fuerza de movilización ni apoyo entre los trabajadores, había sido superada con mucho por la situación, sacrificada práctica y necesariamente por la empresa, no pudo reaccionar y desapareció con la misma rapidez con la que había surgido.¹⁵⁹

Así la huelga de tranviarios de 1925 constituye una brillante muestra de la manera como la CROM actuaba para controlar a un gremio que no estuviera bajo su hegemonía.

Se ha visto que el gobierno obregonista fue tomando en el transcurso del tiempo una posición cada vez más rígida para enfrentar los problemas laborales; en el caso de los tranviarios este proceso se dio con el debilitamiento paulatino de la CGT, a pesar de sus importantes movimientos de "acción directa". A la destrucción del grupo anarco-sindicalista en este gremio seguirá en el periodo callista, el control total y directo de la CROM sobre él al eliminar toda posibilidad de sindicalismo independiente y aun de intromisión patronal. Para ello contaba, y nuestro caso lo atestigua ejemplarmente, con la difusión de un poderoso aparato periodístico y administrativo bien financiado, y con el sostén del Estado que no había sido tan manifiesto y eficaz bajo Obregón.

Barry Carr integra esta política dentro de "una estrategia general cuyo objetivo era consolidar la función de las organizaciones obreras como medio de expresión de las opiniones oficiales, no sólo respecto a las huelgas, sino también respecto a todo carácter de las relaciones del trabajo con el capital extranjero y nacional".¹⁶⁰ Con esta óptica debe contemplarse la retórica cromista durante la huelga de tranviarios en contra de la compañía extranjera. Se identificaba la lucha de la alianza y las sucias maniobras de la CROM con los aspectos nacionalistas del programa económico del gobierno de Calles. Se mantenía una defensa de la armonía interna que apoyaría la política gubernamental de negociación con el capital extranjero.

Parece que Obregón fue más prudente en sus relaciones con

¹⁵⁹ AGN/OC, exp. 407T40. Prueba de gran ceguera es la respuesta que la unión da a las declaraciones presidenciales del 4 de marzo, elogiando "el espíritu justiciero y revolucionario de sus declaraciones" sobre el derecho de coalición de los trabajadores, y preguntando si cuentan con el mismo derecho los de la unión, para que de tal modo las dificultades con los tranviarios sean tratadas por su conducto.

¹⁶⁰ Carr, *op. cit.*, v. II, p. 42.

las empresas extranjeras, sobre todo durante el largo proceso de negociaciones que precedieron al reconocimiento de su gobierno, periodo en el que justamente se produce la huelga de 1923. Dos años más tarde, con Calles, el poder del gobierno mexicano frente a la Compañía de Tranvías parece ser más decidido y, sobre todo, el hecho de que ésta era una empresa de capital británico, cuando justamente¹⁶¹ el imperialismo inglés había sido desplazado por el norteamericano en América Latina. Este cambio de relaciones de poder pudo haber reforzado la firme actitud del gobierno de Calles como apuntó un observador algún tiempo después:

Todas las veces que, por razones de orden diplomático, el gobierno mexicano no encontraba ventaja en las huelgas que estallaban en ciertas empresas, las aplastaba. Es lo que sucedió en numerosas explotaciones de petróleo pertenecientes al capital americano en el periodo 1921-1925, en que el gobierno evitaba las complicaciones en sus relaciones con los Estados Unidos. Otras veces el gobierno estaba dispuesto a provocar huelgas donde las masas obreras no lo deseaban (por ejemplo, en ciertas explotaciones británicas en la época en que se habían roto las relaciones diplomáticas con Inglaterra; un caso típico es el de la huelga de tranviarios en 1925). El resultado de esta colaboración demasiado íntima entre el gobierno y la CROM fue al agravamiento de la escisión en el movimiento obrero mexicano.¹⁶²

La empresa fue obligada a pagar los días de huelga, no sirviendo de nada los obstáculos que intentó poner para no hacerlo; en tres fases, la última en mayo, pagó a la alianza cien mil pesos que, según varios testimonios, fueron a dar a manos de los líderes de la CROM. Dice Gruening que "no se distribuyeron más de catorce mil pesos de esa suma y que, después de que algunos obtuvieron una parte, el resto acabó en la tesorería de la CROM."¹⁶³

¹⁶¹ Selikmann, *L'Internationale Syndicale Rouge*, diciembre 1926, p. 329. Este autor muestra que las inversiones norteamericanas de 1913 a 1928 en América Central pasaron de 1200 a 2915 millones de dólares, y en América del Sur de 100 a 2 246 millones de dólares, mientras que las británicas ascendían, en el mismo periodo y para las dos regiones, de 3 250 a sólo 5 200 millones de dólares.

¹⁶² Volsky, *L'Internationale Syndicate Rouge*, marzo 1927, p. 242.

¹⁶³ Carr, *op. cit.*, v. II, p. 19. AGN/OC, exp. 407T40, carta de la Alianza de Empleados y Obreros de la Compañía de Ómnibus y Tranvías de México a Calles, AGN/SICT/DT, exp. 8/234/5 (se encuentra actualmente en una

En agosto de ese año fue firmado el convenio de trabajo que reconocía definitivamente la personalidad legal y única de la alianza para todos los asuntos de carácter colectivo dentro de la empresa. Se establecían en él las indemnizaciones por accidentes y muerte, el pago de tres meses de salario por despido injustificado y un sistema de seguros y de ayuda mutua. Gruening indica que, sin embargo, el nuevo sindicato no sobrepasaba en 1928 más de trescientos afiliados.¹⁶⁴ La regulación de derechos y condiciones laborales iban a la par con la desmovilización e indiferencia de los trabajadores.

Epílogo

El triunfo de una organización que podría considerarse como sindical no impidió que en los meses siguientes se desatara una serie de expulsiones de trabajadores, siempre justificadas por la situación económica de la compañía, supuestamente desastrosa, y que se producían desde hacía algún tiempo; a veces se daba la indemnización constitucional de tres meses de sueldo, pero en muchas ocasiones se aprovechaba la presencia de numerosos trabajadores eventuales para no concederla. Es significativo anotar que en el periodo comprendido entre mayo y julio de 1925, de doscientos tres despedidos, ciento treinta y seis habían ingresado a la compañía en 1919 y 1920, cincuenta y tres en 1921 y 1922 y catorce en los dos años. Es seguro que se separaba a los de mayor antigüedad y, por añadidura, a los que habían vivido la época del sindicalismo cegetista. La compañía planeó un reajuste que dejaría fuera antes de terminar el año a quinientos trabajadores: "antiguos camaradas de fibra, enemigos de Morones, fueron barridos entre ellos", dice Salazar.¹⁶⁵ La autorización del gobernador del Distrito Federal a los industriales para que pudieran romper sin problema los contratos de trabajo como castigo a los rojos no es más que la

caja) 1925 M15. Según estos documentos la empresa perdió además \$400,000.00 en producción; \$10,502.00 en salarios y \$34,578.00 en diversos, mientras que las pérdidas de los obreros ascendieron a \$228,000.00. Gruening, *op. cit.*, p. 363.

¹⁶⁴ AGN/SICT/DT, exp. 8/204/85 (6), (se encuentra actualmente en una caja). 1925, M2. Convenio entre la Compañía de Tranvías de México y la Alianza de Empleados y Obreros de la Compañía de Ómnibus y Tranvías de México. Gruening, *op. cit.*, p. 363-364.

¹⁶⁵ AGN/SICT/DT, exp. 8/204/-85. Salazar, *op. cit.*, p. 195.

culminación de estos hechos.¹⁶⁶ El anarco-sindicalismo entre los tranviarios había sido completamente destruido y su organización como grupo férreamente controlada por el aparato oficial.

La actividad sindical del gremio se extinguió. En los años siguientes, en la revista patrocinada por el monopolio de los servicios de luz y tranvías, no se habla de los trabajadores más que por festividades o actividades deportivas, siempre en relaciones de colaboración con la empresa. La Alianza de Tranviarios desde entonces siguió las vicisitudes de la historia del movimiento obrero oficial en este país. Durante el régimen callista estuvo integrada a la CROM y, con el proceso de desintegración que ésta sufrió a partir de 1928, la alianza —como tantos otros sindicatos— se separó. Al retirarse de la gran central, en febrero de 1928, la alianza siguió arrastrada a la crisis de desmoralización y desintegración que sufrió el movimiento obrero mexicano.¹⁶⁷

¹⁶⁶ *Ibidem*, p. 197.

¹⁶⁷ Véase Carr, *op. cit.*, v. II, capítulo IV. Clark, *op. cit.*, p. 118.