

Los tranviarios de Guadalajara: su lucha sindical

Cristina Alvizo Carranza
El Colegio de Jalisco
México
alvizol@yahoo.com.mx ◆

Los tranviarios de Guadalajara formaron una asociación gremial que unió fuerzas para defender en mejores condiciones sus intereses laborales ante la empresa para la que trabajaban. Después de la Revolución mexicana, la agrupación logró fortalecerse, primero como sindicato y luego como propietaria de su medio de trabajo, al constituirse y afianzarse como sociedad

cooperativa. No obstante, pocos años después, con la corporativización del sindicalismo en Jalisco, no pudo ya enfrentarse a los intereses tanto del gobierno del estado como de la competencia camionera, y en consecuencia terminó por desaparecer al cambiar los tranvías por autobuses; de ese modo se perdió todo lo que mediante la acción sindical se había conseguido.

Palabras clave: Guadalajara, tranviarios, sindicalismo, corporativismo, cooperativismo.

Introducción

Las primeras movilizaciones de los tranviarios de Guadalajara para reivindicar sus derechos laborales se dieron en plena Revolución, cuando la llamada Unión de Obreros y Tranviarios de Guadalajara obtuvo el apoyo de la Casa del Obrero Mundial, a la cual previamente se afilió para enfrentar a la Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora de Chapala en busca de incrementos salariales. Las movilizaciones de este gremio fueron tan importantes que en enero de 1916 lograron aglutinar en favor de una huelga a cinco mil trabajadores.¹ No obstante, tal intento fue reprimido por órdenes del presidente Venustiano Carranza, quien, con el temor de

¹ | Muría (dir.), *Historia de Jalisco*, p. 324.

que esos incidentes se propagaran por todo el país, decidió acabar con la Casa del Obrero Mundial (COM) y los Batallones Rojos.

Pese a lo anterior, mejores vientos soplaron para los tranviarios tapatíos con la llegada de José Guadalupe Zuno al ejecutivo de Jalisco (1923-1926), pues su gobierno se caracterizó por el impulso y el mejoramiento de los asalariados, a la vez que promovió un notable ascenso del movimiento obrero en la entidad.² En este periodo los obreros se movilizaron para obtener el reconocimiento patronal de sus sindicatos y a la vez para protestar contra las violaciones de la reglamentación laboral y, por supuesto, también para conseguir incrementos salariales.³

Fue en ese contexto que en marzo de 1925, al amparo de la ley que expidió Zuno para los sindicatos y sociedades mutualistas, se fundó el Sindicato de Tranviarios de Guadalajara, ya no como una agrupación de empresa,⁴ sino como un gremio con personalidad jurídica propia e independiente de las demás asociaciones que dependían de la Compañía Hidroeléctrica. A diferencia del Sindicato de Tranviarios de la ciudad de México, que tras una larga historia en el anarquismo se unió en 1925 a la Confederación Regional Obrera Mexicana,⁵ el de Guadalajara, por las condiciones particulares del estado, no se adhirió a dicha central obrera nacional, pues vio condicionado su reconocimiento a la adhesión que mantuviera al caudillo regional y al brazo sindical que para ello éste crearía: en este caso al gobernador Zuno⁶ y a la Confederación de Agrupaciones Obreras Libertarias de Jalisco.

Uno de los primeros problemas que debió enfrentar el Sindicato de Tranviarios de Guadalajara fue que quedó en medio de las pugnas entre el gobernador Zuno y la Compañía Hidroeléctrica, lo que a la postre significó el punto de quiebre en las relaciones de los trabajadores con dicha empresa, a la vez que marcó el principio de la desaparición de los tranvías.

El Sindicato de Tranviarios fue legalmente reconocido por la Compañía Hidroeléctrica y la Junta de Conciliación y Arbitraje el 8 de septiembre de 1925. Tal reconocimiento implicó una serie de modificaciones de la relación laboral entre la empresa y los trabajadores, por ejemplo, la

² Muriá, *Sumario histórico*, pp. 460-469.

³ Romero, "El movimiento obrero", p. 9.

⁴ "Los sindicatos de empresa son aquellos que agrupan a los obreros de un mismo establecimiento industrial, independientemente de su oficio y profesión. Véase Guadarrama, "La CROM en la época del caudillismo", p. 54.

⁵ Rodríguez, *Los tranviarios y el anarquismo en México*, p. 205.

⁶ Romero, "Industria eléctrica, sindicalismo", p. 60.

aceptación por la primera de un contrato colectivo de trabajo que fijara la obligación de estar sindicalizado para poder laborar en ella, así como la de establecer “un aumento salarial significativo a los trabajadores, quienes habían emplazado a huelga”.⁷ Aunque en principio la Compañía Hidroeléctrica de Chapala reconoció al sindicato, en los hechos se negó a firmar el contrato al que se había comprometido, con lo cual dio pie a una serie de conflictos con los tranviarios sindicalizados.⁸

Logros a medias

Las peticiones comprendidas en el contrato colectivo redactado por el Sindicato de Tranviarios se resumían básicamente en que se reconocieran a los trabajadores ocho horas reglamentarias por jornada diaria y que “después de ese tiempo [las horas adicionales] se consideraran extraordinarias, así como [las que se trabajaran] en domingos y días feriados”, las cuales deberían pagarse al doble de las ordinarias. También se solicitaba a la Compañía un alza salarial,⁹ además de que se otorgaran treinta días de descanso anuales con goce de sueldo y que se les respetara el derecho de antigüedad.¹⁰

La lucha del sindicato para que fueran reconocidos estos derechos y mejoras duró poco más de cinco meses, durante los que dejó ver que no estaba dispuesto a ceder en sus peticiones. Esa actitud fue vista por la Compañía como una amenaza para sus intereses, pues el sindicato estaba adquiriendo mucho poder y se volvía cada día más combativo.¹¹

⁷ Valerio, “Empresas, tranvías y alumbrado público”, p. 281.

⁸ *El Informador*, Guadalajara, 1 septiembre de 1925, p. 1.

⁹ *El Informador*, Guadalajara, 1 septiembre de 1925, p. 1. Cabe mencionar que de acuerdo al Decreto número 28, expedido por Manuel M. Diéguez el 2 de septiembre de 1914, era obligatorio en todo el estado de Jalisco el descanso “durante las veinticuatro horas de los domingos, las fiestas y duelos nacionales y locales”. Decreto núm. 28, Descanso obligatorio. Guadalajara, septiembre 2 de 1914. Establecimiento del descanso dominical y del de otros determinados días. Su reglamentación, excepciones y penas. Consultado en ACEJ.

¹⁰ *El Informador*, Guadalajara, 1 septiembre de 1925, p. 1.

¹¹ Jorge Regalado y Guadalupe Ruiz Velasco señalan que el sindicato de tranviarios no se puede considerar como combativo, sin embargo, de acuerdo al tipo de movilización y las estrategias que llevaron a cabo para obtener mejores condiciones de trabajo, en este artículo sí se le considera un sindicato combativo. Véase Regalado y Ruiz, “El Sindicato de tranviarios de Guadalajara”, p. 75.

El 1º de septiembre de 1925, en el diario *El Informador*, los tranviarios anunciaron que daban un plazo de ocho días a la Compañía Hidroeléctrica para que firmara el contrato al que decían tener derecho. La nota fue publicada en los siguientes términos: “tenemos derecho, conforme a lo prevenido [*sic*] por la Ley del Trabajo, pues este Sindicato Tranviario ha agotado todos los medios para lograr convencer a dicha negociación que abandone su actitud intransigente que ha venido manteniendo por más de 5 meses”.¹² Asimismo, los tranviarios declararon al reportero de ese periódico que si el gerente de la Compañía Hidroeléctrica manifestaba una actitud más conciliadora “tal vez podría evitarse el paro general” al que estaban convocando.¹³

Un punto fuerte a favor del Sindicato de Tranviarios fue que lograron convencer a su similar de Obreros de los Talleres de la Compañía Hidroeléctrica para que se sumaran al paro. Además, solicitaron el apoyo de la Confederación de Agrupaciones Obreras Libertarias de Jalisco para que las organizaciones en ella aglutinadas secundaran la huelga.¹⁴ El secretario general de la CAOLJ, Esteban Loera, condicionó su respaldo a que los tranviarios se adhirieran a dicha Confederación, a lo cual accedieron.¹⁵ A partir de ese momento, los logros del Sindicato de Tranviarios estarían estrechamente vinculados con la lucha y los triunfos de la CAOLJ, pero también su desmoronamiento estuvo relacionado con el declive del sindicalismo libertario en Jalisco.

La compañía cedió a las peticiones del sindicato tan sólo la víspera del plazo fijado para que estallara la huelga; sin embargo, se negó a aceptar las cláusulas correspondientes al aumento salarial y al requisito de sindicalización del trabajador para poder ser contratado en esa empresa, pero “éstas fueron resueltas en las negociaciones”,¹⁶ aunque los sueldos apenas tuvieron un aumento de entre ocho y diez centavos. De esta manera el Sindicato de Tranviario había ganado su primera batalla, así que la compañía tuvo que buscar una estrategia de debilitamiento que consistió en despedir injustificadamente a algunos de sus trabajadores y retener sus salarios alegando que sufría pérdidas y que para disminuirlas tenía que recurrir a estas medidas.¹⁷ Además, la compañía faltó a los acuerdos

¹² Regalado y Ruiz, “El Sindicato de tranviarios de Guadalajara”, p. 75.

¹³ *El Informador*, Guadalajara, 1º de septiembre de 1925, p. 6.

¹⁴ *El Informador*, Guadalajara, 1º de septiembre de 1925, p. 6.

¹⁵ *El Informador*, Guadalajara, 1º de septiembre de 1925, p. 6.

¹⁶ Regalado y Ruiz, “El Sindicato de tranviarios de Guadalajara”, p. 75.

¹⁷ Regalado y Ruiz, “El Sindicato de tranviarios de Guadalajara”, p. 76; Valerio, “Empresas, tranvías y alumbrado público”, p. 281.

que se habían aceptado en las negociaciones respecto de la firma del contrato colectivo de trabajo. Tal fue el caso del pago de la jornada doble por laborar los domingos y días festivos, que en principio había sido aceptado por los tranviarios que se les pagara sólo con jornada y media y que la compañía no cumplió. Esa actitud provocó una serie de paros laborales por parte del Sindicato, que se retractó de ese acuerdo y regresó al planteamiento original de exigir “tiempo doble los domingos”.¹⁸ La compañía se amparó en que la Ley del Trabajo no contemplaba ese pago en servicios.¹⁹

A su vez, el Sindicato acusó de intransigente a la compañía ante la opinión pública,

porque renunciando a la mejor entrada en sus arcas, prefiere eso antes de darnos la pequeña cantidad que pedimos como retribución justa al trabajador que gasta sus energías, en beneficio de quien lo explota inicuaamente y no quiere que ese mínimo puñado de monedas lleve un rayo de alegría al hogar empobrecido y lleno de miserias de los trabajadores.²⁰

También la acusaba de ser la única culpable de todos los problemas que el paro causaba a la sociedad, pues “quiere, pisoteando los derechos justísimos de los trabajadores, hacer de su capricho despótico una ley”.²¹ Las huelgas dominicales continuaron durante casi todo el mes de diciembre de 1925, aunque se retomó la negociación sobre los salarios. El gobierno intervino en el asunto, pero sin lograr que ambas partes llegaran a un acuerdo satisfactorio; sólo consiguió gestionar el servicio de la nascente industria de camiones para que se cubrieran las rutas del tranvía los domingos que durara el paro, “procurando que los usuarios [sufrieran] los menores perjuicios”.²² Luego de tres domingos de paro general, el 3 de enero de 1926 Guadalajara tuvo nuevamente servicio de tranvías, a partir de la aceptación por los trabajadores de un acuerdo provisional en el que se estableció que únicamente por ese domingo, aparte de su salario normal recibirían “una gratificación equivalente a medio sueldo del que perciben durante las ocho horas de trabajo”.²³ Lo anterior en el entendido de que el conflicto quedaría resuelto en el transcurso de esa semana.

¹⁸ *El Informador*, Guadalajara, 2 de diciembre de 1925, p. 6.

¹⁹ Romero, “Industria eléctrica, sindicalismo”, p. 61.

²⁰ *El Informador*, Guadalajara, 2 de diciembre de 1925, p. 6.

²¹ *El Informador*, Guadalajara, 2 de diciembre de 1925, p. 6.

²² *El Informador*, Guadalajara, 12 de diciembre de 1925, p. 1.

²³ *El Informador*, Guadalajara, 3 de enero de 1926, p. 1.

Es importante señalar que para entonces la Compañía Hidroeléctrica tenía un nuevo administrador, Alfonso Castelló, quien mostró mayor tolerancia y más diplomacia ante las peticiones del sindicato tranviario, al grado de que Rigoberto Caloca, entonces presidente del gremio, llegó a señalar que los tranviarios no olvidarían “jamás al señor Castelló, que más bien fue un amigo que un jefe de ellos”.²⁴ Pero esa armonía fue efímera, pues la compañía cambió no sólo de administrador, sino de dueño, ya que en mayo de 1926 fue adquirida por empresarios estadounidenses.²⁵ Con ello los problemas volvieron, debido a que la compañía se empeñó en no respetar el contrato colectivo. En ese contexto, en apoyo a los tranviarios y a los demás gremios de empresas que también violaban los convenios firmados con los trabajadores, la CAOLJ convocó el 29 de octubre de 1926 a una “huelga de brazos caídos durante dos horas (de las 16 a las 18)”.²⁶ Según Jaime Tamayo, la huelga paralizó la ciudad de Guadalajara y algunas otras ciudades del estado.²⁷

Además de los problemas que el gremio tranviario tenía con la parte patronal, para estos momentos el medio de transporte que era su materia de trabajo (eléctrico y en rieles) comenzaba a enfrentar otro problema: la competencia de la Compañía Occidental de Transportes, que ofrecía el servicio de camiones urbanos con motores de combustión interna. Tal coyuntura fue aprovechada por la Compañía Hidroeléctrica, que bajo el pretexto de que era el momento para modernizarse y hacer frente a dicha competencia, proyectó sustituir los tranvías que transitaban por la calzada Independencia por “lujosos y amplios autobuses”,²⁸ aunque detrás del discurso quedaba de fondo el claro objetivo de deshacerse del transporte eléctrico, debido sobre todo a que ya no podía manejar el conflicto sindical.

Los tranviarios vieron en esa modernización la amenaza de perder sus trabajos y acudieron a la autoridad estatal, a la que le solicitaron “menos concesiones a la compañía e intervención del Estado para la solución de los conflictos”,²⁹ a la vez que lograron acordar con la Compañía Hidroeléctrica que los trabajadores tranviarios se convirtieran en choferes de los nuevos camiones que sustituyeran a los tranvías.³⁰ La Compañía Hidroeléctrica comprendió que los conflictos con el sindicato no terminarían,

²⁴ *El Informador*, Guadalajara, 10 de marzo de 1926, p. 6.

²⁵ Romero, “Industria eléctrica, sindicalismo”, p. 61.

²⁶ *El Informador*, 29 de octubre de 1926, p. 1.

²⁷ Tamayo, *Los movimientos sociales*, p. 46.

²⁸ Valerio, “Empresas, tranvías y alumbrado público”, p. 281.

²⁹ Regalado y Ruiz, “El Sindicato de tranviarios de Guadalajara”, p. 76.

³⁰ Regalado y Ruiz, “El Sindicato de tranviarios de Guadalajara”, p. 76.

por lo que decidió deshacerse de los tranvías y pasarle el dolor de cabeza a otro patrón. Así, en 1927, previo acuerdo con el gobierno estatal, vendió este servicio a la Compañía Occidental de Transportes, es decir, se entregó el negocio a la competencia.³¹ No obstante el cambio de patrón, la combatividad sindical no cesó, pues la amenaza de que las unidades de tranvías fueran sustituidas por los modernos autobuses era más latente que nunca. Sin embargo, sus acciones fueron cada vez más débiles, pues al no pertenecer a “una empresa básica como era la Hidroeléctrica, sus conflictos ya no tendrían la misma importancia política, sus luchas ya no podrían generalizarse y, por tanto, perdían capacidad de negociación”.³² Esto se agravó por el hecho de que el tranvía ya no era la única opción de transporte en la ciudad, su monopolio había caducado y los camiones comenzaban a cobrar fuerza, constituyéndose en instrumento ideal para frustrar la hasta entonces eficaz estrategia de los tranviarios: los paros laborales y la consecuente paralización de la ciudad.

Además, la crisis económica internacional de 1929 representó otro duro golpe no sólo para el Sindicato Tranviario, sino para el sindicalismo jalisciense en general, pues coincidió con “la profundización de una crisis política reflejada en la gran inestabilidad e inconsistencia de los diferentes gobernadores que acced[ían] al poder”³³ en la entidad: tan sólo en el periodo de 1923 a 1932 hubo trece cambios de gobernador. Además de la crisis económica, Jalisco enfrentaba el violento choque entre los católicos y el Estado, es decir, el movimiento cristero (1926-1929). De esta manera, “juntos, crisis económica y crisis política dan como resultado una serie de cambios en el aparato productivo, en el movimiento obrero y en las diferentes corrientes políticas”,³⁴ los cuales tuvieron repercusiones directas en el gremio tranviario.

La nueva dueña de los tranvías

La Compañía Occidental de Transportes, S.A., se había fundado en 1925, cuando sus impulsores, con el fin de consolidar el sistema de transporte en vehículos motorizados de combustión interna, lograron aglutinar a todos los propietarios de camiones. Esta empresa nació con la idea de unir fuerzas en contra del monopolio tranviario, que no dejaba mucho margen de acción al nuevo sistema de transporte, aunque a la postre terminó des-

³¹ Valerio, “Empresas, tranvías y alumbrado público”, p. 282.

³² Regalado y Ruiz, “El Sindicato de tranviarios de Guadalajara”, p. 76.

³³ Regalado y Ruiz, “El Sindicato de tranviarios de Guadalajara”, p. 72.

³⁴ Regalado y Ruiz, “El Sindicato de tranviarios de Guadalajara”, p. 72.

plazando a los dueños de los camiones y acaparando todo el negocio. Con la intención de controlar a la competencia, en 1927 dicha firma compró los tranvías a la Compañía Hidroeléctrica y trató de ofrecer al público tanto el servicio de tranvías eléctricos como de ómnibus y camiones. Sin embargo, esta unión generó muchos conflictos, pues al parecer ambos gremios se negaban a trabajar juntos y se vieron entre sí en permanente competencia.

De este modo, el papel que desempeñó la Compañía Occidental de Transportes en el proceso de desarticulación del sistema de tranvías fue muy importante, pues, al igual que la Compañía Hidroeléctrica, trató de minar el poder del sindicato a partir de acciones como los despidos injustificados y, sobre todo, de la sustitución paulatina de los tranvías por camiones. A este respecto, la Compañía Occidental anunció en 1928 la entrada de sus camiones “amarillo tranvía” para sustituir buena parte de estas rutas, a saber, Centro-Colonias, Norte-Sur, Agua Azul y Mezquitán, Hospicio y Penitenciaria, Gabino Barreda y República, Independencia Poniente, sin respetar el acuerdo pactado con el sindicato de que los tranviarios ocuparían los puestos de choferes de esos camiones.³⁵ Huelga decir que fue un severo golpe al sindicato, ya que muchos empleados tranviarios fueron despedidos, pues de 432³⁶ sindicalizados que había en 1926, según Regalado y Ruiz, en 1928 eran cerca de 230 “elementos que trabajaban en las líneas de los tranvías eléctricos”,³⁷ es decir, en las líneas de Zapopan, San Pedro Tlaquepaque, La Experiencia y San Andrés.

De esta manera, en 1928 comenzó el desmantelamiento de las vías a la vez que la lenta desaparición del gremio tranviario, sin que el sindicato pudiera hacer nada para evitarlo. Además, los tranvías que siguieron funcionando quedaron abandonados, con poco mantenimiento, lo cual provocó que se fueran “chatarrizando” y, en consecuencia, dejaron de responder a las necesidades de una urbe moderna, sobre todo porque ya no ofrecían comodidad a los usuarios, que antes habían estado acostumbrados a que este sistema los sorprendiera continuamente con la compra de nuevos tranvías más veloces, seguros, lujosos y grandes.³⁸ Paralelamente a esos cambios en el servicio al público usuario, la Compañía Occidental anunció que disminuiría los sueldos de los empleados, es decir que la batalla por el aumento salarial que los tranviarios habían ganado a

³⁵ Regalado y Ruiz, “El Sindicato de tranviarios de Guadalajara”, pp. 78-79.

³⁶ AHJ, Es-9-926, caja 151 bis.

³⁷ Regalado y Ruiz, “El Sindicato de tranviarios de Guadalajara”, p. 79.

³⁸ Incluso en ciertos momentos, para la comodidad del usuario, “hubo góndolas de verano con ventanas abiertas y asientos de mimbre y bejuco”. Véase Mendoza, “Función social, consumo colectivo y gestión”, p. 89.

su antiguo patrón resultó estéril a fin de cuentas, pues bajo el pretexto de “las malas condiciones de la citada empresa” se procedería a realizar un reajuste salarial y de personal.³⁹

Obviamente, los tranviarios buscaron el amparo de su central obrera. Sin embargo, el panorama para el movimiento que habían iniciado años antes era radicalmente distinto. En 1927, la CAOLJ se transformó en la Confederación Obrera de Jalisco, que si bien al principio mantuvo la tendencia radical de su antecesora, a finales de los años veinte, con la expulsión de los líderes comunistas, quedó en manos de “nuevos dirigentes obreros caracterizados por preferir tácticas de lucha pacíficas y de conciliación entre capital, trabajo y Estado”.⁴⁰ El líder que más se destacó en esta etapa fue Heliodoro Hernández Loza, quien surgió del gremio de los choferes de camiones y en 1929 ocupó el cargo de secretario general de la Federación de Transportes,⁴¹ además de llegar a ser director de la COJ al año siguiente.

Si bien el cambio de color de la central obrera afectó al sindicato tranviario, no lo hizo tanto como el hecho de que ésta quedara en manos de un líder del tipo de Hernández Loza, quien “representaba intereses particulares en el ramo del transporte; y los tranvías eran un elemento que impedía la consolidación rápida del monopolio camionero”.⁴² A partir de ese momento, los tranviarios se enfrentaron solos a la Compañía Occidental de Transportes, pues la COJ dejó de ser un apoyo real.

Conflictos intragremiales

Además de los conflictos que el Sindicato de Tranviarios de Guadalajara mantuvo con la Compañía Occidental de Transportes, en su interior debió enfrentar los propios del gremio, en gran medida auspiciados por la empresa. Como ya se dijo, una de las tácticas que puso en práctica la Compañía para debilitar al sindicato fue la dispersión del gremio. Desde su origen, los tranviarios estaban divididos en dos grupos: el que se identificaba con la corriente obrera católica o sindicalismo blanco, que

³⁹ *El Informador*, Guadalajara, 23 de agosto de 1929, p. 1.

⁴⁰ Regalado y Ruiz, “El Sindicato de tranviarios de Guadalajara”, p. 78.

⁴¹ Esta Federación estaba conformada por las siguientes agrupaciones: Sindicato Único de Trabajadores Automovilistas de Jalisco, Sindicato de Tranviarios, Sindicato de Carreros y Similares, Sindicato de Carreros de la Construcción, Sindicato de Choferes de Sitio y Particulares, Unión de Cobradores de Ómnibus y Camiones, Unión de Conductores de Carruajes de Alquiler, Unión de Cargadores de la Estación y Unión de Automovilistas de Jalisco. AHJ, T-9-929, caja 41 Bis.

⁴² Regalado y Ruiz, “El Sindicato de tranviarios de Guadalajara”, p. 78.

en su momento se mostró fiel a la Compañía Hidroeléctrica⁴³ y que fue utilizado por la Compañía Occidental para debilitar al otro grupo, y el que se aglutinó en torno al Sindicato de Tranviarios, que sin ser precisamente rojo o comunista “sí repudiaba fuertemente la influencia religiosa dentro del movimiento obrero”⁴⁴ y no tuvo empacho en deponer de sus puestos a los católicos. La Compañía Occidental supo aprovechar a su favor los conflictos entre rojos y blancos.

Un caso de este tipo se presentó en 1929, cuando un grupo de trece trabajadores fueron destituidos de sus puestos por decisión del sindicato. Este grupo presentó su queja ante el gobernador José María Cuellar, a quien expusieron que eran miembros de dicha agrupación “desde su fundación, con derechos de escalafón legalmente adquiridos”.⁴⁵ A decir de ellos, la COJ falló a su favor para que fueran restituidos en sus puestos, pero la Junta Directiva del Sindicato no quedó conforme y pidió que el caso se turnara a la Comisión de Control de la propia Confederación, la cual nuevamente falló a favor de los trabajadores despedidos. Así, esos tranviarios fueron reinstalados en la empresa, pero no les fueron respetados sus puestos originales ni su mismo sueldo, pues se les obligó a “hacer derechos de nuevo desde troleros”,⁴⁶ por lo que pidieron al gobernador les ayudara a recuperar el cargo que “a fuerza de antigüedad y por riguroso escalafón, así como de competencia, [pudieron] adquirir en trece años de servicio”.⁴⁷

Por su parte, la Compañía también despidió injustificadamente a muchos trabajadores fieles al sindicato; por ejemplo, en 1931 cesó a 31 tranviarios.⁴⁸ En esa ocasión, el sindicato hizo cuanto pudo para que sus agremiados fueran reinstalados e indemnizados. Su primer intento fue apelar a la Junta de Conciliación y Arbitraje, y también recurrió a la COJ, pero su dirigente, Hernández Loza, no actuó ni a favor ni en contra del sindicato. Ante lo poco logrado por medio de estas instancias, el sindicato buscó el respaldo de la Cámara Autónoma del Trabajo del Distrito Federal y del Sindicato de Ferrocarrileros de la República Mexicana.⁴⁹ Además,

⁴³ De hecho, en 1924, cuando José Guadalupe Zuno arremetió contra la Compañía Hidroeléctrica, ésta reforzó sus alianzas con el gremio católico, al grado que le concedió un aumento salarial en pago a su incondicionalidad. Véase Romero, “Industria eléctrica, sindicalismo”, p. 56.

⁴⁴ Regalado y Ruiz, “El Sindicato de tranviarios de Guadalajara”, p. 74.

⁴⁵ AHJ, T-9-929, Caja 41, Bis D.

⁴⁶ AHJ, T-9-929, Caja 41, Bis D.

⁴⁷ AHJ, T-9-929, Caja 41, Bis D.

⁴⁸ AHJ, T-2-931, Gua/ 146.

⁴⁹ Regalado y Ruiz, “El Sindicato de tranviarios de Guadalajara”, p. 82.

recurrió nuevamente a su mejor arma: el paro laboral, por lo que el 15 de septiembre de 1931 Guadalajara amaneció sin tranvías en servicio.⁵⁰

Nuevamente, este incidente estuvo a punto de terminar en una desgracia, pues los tranviarios que se declararon en huelga quisieron evitar por la fuerza que el otro grupo, el de obreros católicos, reanudara el servicio, por lo que las fuerzas armadas tuvieron que intervenir.⁵¹ Obviamente, los más perjudicados con estas acciones fueron los usuarios que tenían la “necesidad de hacer el viaje por estos medios” y que sin tener conocimiento sobre lo que sucedía, estuvieron desde temprana hora esperando el paso de los tranvías, “cosa que no sucedió hasta después de las 8:30, cuando las autoridades tomaron cartas en el asunto”.⁵²

La liquidación

En este marco, en diciembre de 1931, la Compañía Occidental de Transportes presentó al Juez Primero de Distrito la solicitud de su liquidación judicial, consistente en la disolución de la sociedad mercantil, en la venta de los bienes para pagar los pasivos que tenía dicha sociedad y que los activos restantes se repartieron entre los socios. Al momento de darse este proceso, el sindicato de los tranviarios era uno de los principales acreedores que tenía la Compañía Occidental, debido a los sueldos retenidos. Para llevar a cabo la liquidación, el gobierno nombró síndicos a Manuel López Portillo y Francisco González Núñez, a partir de cuya intervención se pretendía que se lograran arreglar “debidamente los créditos” y se hiciera “el balance final de esa empresa”.⁵³

Meses después, el gobierno del estado se hizo cargo de la empresa, constituyéndose una Junta de Vigilancia que quedó integrada por tres miembros de cada uno de los sindicatos de la Compañía Occidental, el de tranviarios, el de empleados⁵⁴ y el de Talleres Eléctricos.⁵⁵ Dicha Junta tenía la tarea de procurar la

conservación y subsistencia de la empresa; su intervención en los asuntos hacendarios, como la recaudación y los balances, sugiriendo

⁵⁰ *El Informador*, Guadalajara, 16 de septiembre de 1931, p. 1.

⁵¹ *El Informador*, Guadalajara, 16 de septiembre de 1931, p. 1.

⁵² *El Informador*, Guadalajara, 16 de septiembre de 1931, p. 1.

⁵³ *El Informador*, Guadalajara, 5 de diciembre de 1931, p. 1.

⁵⁴ El Sindicato de Empleados de la Compañía Occidental de Transportes quedó constituido el 2 de febrero de 1929. AHJ, T-9-29, Caja 40 Bis D, Exp. 8744.

⁵⁵ Regalado y Ruiz, “El Sindicato de tranviarios de Guadalajara”, p. 79.

medidas encaminadas a la nivelación de gastos y entradas y prevenir excesos por causas fortuitas o malos manejos.⁵⁶

Durante el proceso de liquidación los tranvías siguieron trabajando normalmente, incluso con algunas mejoras, pues la Compañía, en agosto de 1931, comenzó el arreglo de las vías que estaban dañadas y que originaban “desperfectos a los carros por los golpes que reciben cada vez que pasan por las uniones de los rieles, causando al mismo tiempo molestias al pasaje”.⁵⁷

Sin embargo, en junio de 1931 se dio el primer despido masivo. La Compañía Occidental de Transportes echó a 39 trabajadores: seis inspectores, 12 motoristas, 20 conductores y un revisador de carros.⁵⁸ Ante esta situación, el Sindicato de Tranviarios de Guadalajara acusó al síndico de la compañía de seguir una táctica divisionista en perjuicio del gremio. Además, argüía que la compañía, en su propósito de dividirlos, no sólo negaba a los trabajadores cesados sus derechos de asociación, sino también “de poder ganar su salario para la subsistencia”.⁵⁹ Como resultado de esa lucha, la Junta Central de Conciliación y Arbitraje resolvió que los trabajadores tranviarios fueran restituidos en sus puestos. Sin embargo, esto no se cumplió del todo, y los trabajadores fueron instalados por la fuerza en cargos que no les correspondían, pues “fueron colocados [según el] capricho del señor Srío. de la Junta de Conciliación y Arbitraje”, lo que lesionaba sus derechos.⁶⁰ No obstante, el sindicato, en tanto que “forma organizativa de los obreros para mejorar sus condiciones de vida y de trabajo”,⁶¹ siguió peleando por los derechos de sus agremiados y finalmente logró que se les restituyera en sus cargos, además de que se les pagara la indemnización correspondiente.⁶²

La incautación

Estos pleitos desgastaron aún más las finanzas de la Compañía, así como la seguridad laboral de los tranviarios, lo que motivó a que en abril de 1933 el gobierno dispusiera la incautación de la primera, pues sólo así

⁵⁶ Regalado y Ruiz, “El Sindicato de tranviarios de Guadalajara”, p. 79.

⁵⁷ *El Informador*, Guadalajara, 21 de agosto de 1931.

⁵⁸ AHJ, T-2-931, Gua/146.

⁵⁹ AHJ, T-2-931, Gua/146.

⁶⁰ AHJ, T-2-931, Gua/146.

⁶¹ Cruz, “Condiciones de trabajo en la industria telefónica”, p. 151.

⁶² AHJ, T-2-931, Gua/146.

se lograría poner fin a los problemas entre la empresa y los trabajadores, “quedando por lo tanto bajo el control y cuidado del gobierno”⁶³ y dirigida por Manuel García Barragán.⁶⁴

Según Rodolfo Sánchez, la intención del gobierno al incautar la empresa tranviaria era, por un lado, facilitar el dinero para el sueldo de los empleados, pero también se buscaba que una vez hechas las mejoras a “las vías, carros y demás elementos indispensables para hacer un servicio eficiente, se [pusieran] en práctica algunos proyectos que se [tenían] listos con ese fin”.⁶⁵ En sentido contrario a lo anunciado, cuando el gobierno se hizo cargo de la Compañía Occidental de Transportes la situación de los tranviarios y su medio de trabajo volvieron a sufrir un revés, ya que el apoyo previsto no se concretó. Por el contrario, hubo despidos colectivos y pérdida de concesiones. La crisis tranviaria comenzó entonces su trayecto más difícil.

No es coincidencia que la crisis de los tranviarios se haya dado durante el gobierno de Sebastián Allende (1932-1935), cuando la política que éste impulsó, influida por el callismo y tendiente a modernizar al estado, requería del control del movimiento obrero y campesino. En estas condiciones, el Sindicato de Tranviarios se presentaba como el último bastión hasta cierto punto “rojo”, además de que representaba una competencia para la Alianza de Camioneros, fundada en agosto de 1930, con la que el gobernador mantenía estrecha relación.

De las estrategias seguidas para debilitar a la empresa tranviaria, la pérdida de concesiones fue la más eficaz, pues atentaba directamente contra sus finanzas. El encargado de la Compañía Occidental, Manuel García Barragán, presentó al gobernador una queja porque las líneas camioneras estaban invadiendo sus rutas, tanto urbanas como foráneas, y argüía que ellos tenían un contrato que disponía que no podía establecerse otra línea de transportes paralela

a menos de cincuenta metros de la nuestra, no estando por lo mismo autorizados legalmente los propietarios de camiones que actualmente las tienen en servicio paralelas y a una distancia mínima de dos o tres de Nuestra Negociación.⁶⁶

García Barragán solicitaba al gobernador Allende que interviniera en ese asunto debido a que las consecuencias de esta usurpación hacían

⁶³ Sánchez, “Esbozo histórico del transporte”, p. 418.

⁶⁴ AHJ, F-5-933.

⁶⁵ Sánchez, “Esbozo histórico del transporte”, p. 418.

⁶⁶ AHJ, F-5-932, Exp. 233.

“materialmente imposible el sostenimiento de la Compañía”.⁶⁷ Para comprobar los perjuicios que la invasión de los camiones provocaba a la empresa tranviaria, ésta presentó al gobernador un estado comparativo de los ingresos de los tranvías en el que ponían de “manifiesto las diferencias existentes antes y después de establecerse las líneas paralelas a las de esta Compañía”,⁶⁸ a la vez que hacía notar que ella tenía un contrato de concesión a su favor.

En dicho documento se aprecia que de junio a diciembre de 1929 los ingresos del tranvía habían sido de 280 943.21 pesos, en contraste con los 171 607.60 pesos obtenidos de enero a junio de 1932.⁶⁹ Prácticamente perdieron la mitad del pasaje en menos de tres años. Este descenso de los ingresos perjudicó gravemente a los tranviarios y tuvo como consecuencia que en 1933 hubiera de nuevo “despidos masivos, reajuste de personal y salarios retenidos”.⁷⁰

Aunque no se tienen datos sobre cuántos trabajadores fueron despedidos, Jorge Regalado y Guadalupe Ruiz señalan que no se les respetó la antigüedad, por lo que su indemnización se vio reducida al pago de tres meses de sueldo. Asimismo, se reajustó la plantilla a ochenta y dos trabajadores, que tampoco eran los que tenían más tiempo en la empresa.⁷¹ Es notorio el poco apoyo que dio el gobierno a la compañía que daba el servicio de tranvías, pues un año después la ahora llamada Empresa de Tranvías de Guadalajara seguía quejándose por la invasión de sus rutas. En esta ocasión los autobuses habían invadido la que iba de Guadalajara a San Pedro Tlaquepaque.⁷² Nuevamente se pedía la intervención del gobernador Allende para que evitara “la invasión innoble de los camiones sobre las líneas de los tranvías”.⁷³ A la vez, el administrador de la empresa tranviaria denunciaba la competencia desleal,

que no deja de causarnos desconfianza, ya que nuestros intereses están seriamente amenazados ante los procedimientos tendenciosos de los camioneros al seguir las rutas de los tranvías, quitando con esto el pasaje que pertenece y ha pertenecido a este servicio.⁷⁴

⁶⁷ AHJ, F-5-932, Exp. 233.

⁶⁸ AHJ, F-5-932, Exp. 233.

⁶⁹ AHJ, F-5-932, Caja 233.

⁷⁰ Valerio, “Empresas, tranvías y alumbrado público”, p. 282.

⁷¹ Regalado y Ruiz, “El Sindicato de tranviarios de Guadalajara”, p. 81.

⁷² AHJ, F-5-933.

⁷³ AHJ, F-5-933.

⁷⁴ AHJ, F-5-933.

Por último, se pedía al gobernador su apoyo recordando el sacrificio hecho por los trabajadores tranviarios, que habían renunciado a su antiguo sueldo con la esperanza de no perder sus trabajos. Además, se le hacía notar que la organización sindical estaba pasando por sus momentos más críticos, tras haber enfrentado “verdaderas épocas de prueba y sacrificios que ha sabido llevar con resignación y entereza”.⁷⁵

Sin embargo, parece que el gobernador Allende poco intervino en el asunto, ya que la competencia de los camiones continuó y provocó que las finanzas de la empresa tranviaria siguieran bajando notablemente. De hecho, durante los meses de mayo, junio y julio de 1933, tuvo un promedio de ingresos mensuales de \$28 970.30, mientras que un año antes el promedio mensual había sido de \$48 000. Según el informe del contador de la empresa, ésta sólo contaba, después de cubrir los gastos mensuales, con \$1 505.25 pesos, de los cuales se destinarían \$1 000 al pago de luz eléctrica, y los “\$500 restantes como previsión de las posibles fluctuaciones de la recaudación”.⁷⁶

Como se puede ver, las finanzas de la empresa estaban a punto de caer en números rojos; prácticamente sólo obtenían lo necesario para cubrir los gastos mensuales y las ganancias eran casi nulas. Incluso había meses en que la empresa no obtenía ni los ingresos suficientes para cubrir los compromisos de operación básica. Ello fue especialmente notorio en los meses de invierno, en los cuales descendía el número de usuarios, según se informaba, “al grado de que el promedio de entradas apenas alcanza[ba] la suma de \$24 000 mensuales”.⁷⁷ Esta situación llevó a que la empresa dejara de pagar sus deudas, destinando los pocos sobrantes al pago de los compromisos que ya tenía con el gobierno.

Las finanzas del servicio tranviario se agravaron aún más cuando, a mediados de 1933, la Compañía Hidroeléctrica de Chapala aumentó a tres mil pesos mensuales el costo de la electricidad, es decir, un alza de 200%. En esa ocasión fue el sindicato el que se dirigió al gobernador señalando que ese aumento tenía como objeto “liquidar cualquier esperanza de reconstruir al mencionado negocio de los tranvías”.⁷⁸ Apuntaba también que el material usado para el servicio eléctrico estaba casi destruido, por lo que la empresa de tranvías tenía que emplear una fuerte suma en restituirlo, lo que se complicaba a partir del incremento en el precio de la energía. Al considerar lo desgastado de las finanzas de la empresa tranviaria,

⁷⁵ AHJ, F-5-933.

⁷⁶ AHJ, F-5-933, Caja 233, Exp. 6252.

⁷⁷ AHJ, F-5-933, Caja 233.

⁷⁸ AHJ, F-5-933, Caja 233, Exp. 6250, 9 de agosto de 1933.

este aumento fue visto por el sindicato como una fuerte amenaza, por lo que solicitaron al gobernador

1º. Que en virtud de que la Compañía Eléctrica Chapala, S.A., moral y materialmente es la ÚNICA RESPONSABLE del estado que guarda el negocio de Tranvías, ministre la energía eléctrica SIN COBRO ALGUNO por el tiempo que se dure pagando al Estado lo que Tranvías le adeuda por el préstamo para el último reajuste.

2º. Que se prolongue la ministración de la energía eléctrica SIN COBRO ALGUNO hasta que la Empresa de Tranvías obtenga una reconstrucción general en su material de servicio, que como decimos se halla totalmente destruido.⁷⁹

Como se puede apreciar claramente, el sindicato atribuía a la Compañía Hidroeléctrica, la culpa de que el sistema tranviario estuviera en crisis, y sentenciaba que de no acceder el gobierno a sus peticiones, tendrían que “asistir” ambos a un fracaso “sonado” que “acarrearía consecuencias no previstas”.⁸⁰

Es importante destacar que para esta época, 1933, las demandas del sindicato ya mostraban su debilidad. Es fácilmente perceptible que sus reclamos ya no incluyeron amenazas de paros generales, así como tampoco incitaban a la opinión pública mediante la prensa. Solamente eran dirigidos como peticiones al gobernador.⁸¹ También se puede apreciar que la empresa tranviaria estaba muy endeudada, tanto con el gobierno como con otros acreedores.

La lucha de los tranviarios estaba por dar un giro. Si bien se había enfocado en esos últimos años a enfrentar a la Alianza de Camioneros de Jalisco, debido a la invasión de las rutas que antes habían sido de su exclusividad, ahora tendría que enfrentarla en lo referente a las tarifas. Eso fue lo ocurrido entre agosto y septiembre de 1933, cuando la Alianza promovió el aumento de tarifas de cinco a siete centavos, “para el mejoramiento de los servicios”.⁸² Los tranviarios no estuvieron de acuerdo, pues “les afectaba a sus intereses reflejándose en la baja del uso del tranvía”.⁸³ Por lo tanto, promovieron que la tarifa en su

⁷⁹ AHJ, F-5-933, Caja 233, Exp. 6250, 9 de agosto de 1933.

⁸⁰ AHJ, F-5-933, Caja 233, Exp. 6250, 9 de agosto de 1933.

⁸¹ Se buscó en *El Informador* y en *El Jalisciense* y no se encontraron noticias sobre este asunto.

⁸² *El Informador*, Guadalajara, 11 de agosto de 1933, p. 1

⁸³ Regalado y Ruiz, “El Sindicato de tranviarios de Guadalajara”, p. 82.

servicio quedara igual, pese a que el aumento ya había sido concedido a la Alianza por el gobernador Allende, y se aplicaría a partir de la segunda quincena de agosto.⁸⁴ Al oponerse el Sindicato de Tranviarios, el aumento tuvo que posponerse, “afectando los intereses de la Alianza en general y en particular los de Heliodoro Hernández Loza, en tanto que era uno de los principales propietarios de ómnibus”.⁸⁵ El conflicto quedó en manos del secretario general de gobierno, quien, después de un mes, logró que ambas empresas de transporte aceptaran que el aumento de la tarifa quedara en seis centavos, tanto en las líneas urbanas como foráneas.⁸⁶

Este incidente proyectó la imagen de que el sistema tranviario local operaba como una empresa sin fines de lucro, idea que desagradó al gobierno, puesto que, al igual que la Alianza de Camioneros, sostenía que el transporte público era un negocio redituable.

Además, este conflicto puso de manifiesto que la existencia del sistema tranviario “afectaba directamente la consolidación del monopolio del transporte urbano”.⁸⁷ Específicamente afectaba a la Alianza de Camioneros, con la cual el gobernador Allende mantenía buenos vínculos, por lo que decidió buscar una salida al conflicto que los tranviarios representaban. La opción fue proponer el cooperativismo, que a la postre “implicó la liquidación del tranvía como medio de transporte y, por lo tanto, la desaparición del Sindicato Tranviario”.⁸⁸

Es importante señalar cómo, desde el momento en que el gobierno se hizo cargo de esta empresa, sentó las bases para que en el futuro se formara la Cooperativa de Tranvías, pues en el Contrato Colectivo, firmado en junio de 1933 entre el Gobierno y el Sindicato de Tranviarios, se estableció que los miembros del segundo tenían “derecho a una participación de las utilidades de la empresa y a ser considerados como asociados y no como simples asalariados”.⁸⁹ Además, desde 1933, Sebastián Allende trató de convencer a los trabajadores de este gremio para que se organizaran en cooperativa. Para tal fin se celebraron varias sesiones extraordinarias en el Sindicato de Tranviarios, en las que participó un visitador del Departamento de Fomento y Cooperativas de la Secretaría de Economía Nacional, quien dio pláticas sobre el cooperativismo y presentó

⁸⁴ *El Informador*, Guadalajara, 11 de agosto de 1933, p. 1.

⁸⁵ Regalado y Ruiz, “El Sindicato de tranviarios de Guadalajara”, p. 82.

⁸⁶ *El Informador*, Guadalajara, 2 de septiembre de 1933.

⁸⁷ Regalado y Ruiz, “El Sindicato de tranviarios de Guadalajara”, p. 82.

⁸⁸ Regalado y Ruiz, “El Sindicato de tranviarios de Guadalajara”, p. 82.

⁸⁹ Regalado y Ruiz, “El Sindicato de tranviarios de Guadalajara”, pp. 80-81.

los supuestos casos exitosos de las cooperativas tranviarias de Veracruz y Monterrey.⁹⁰

Vale la pena destacar la participación de Ramón Castellanos y Heliodoro Hernández Loza en este proceso, pues en su calidad de diputados, pero movidos por sus intereses como propietarios de camiones, aconsejaron a los tranviarios que la constitución de la cooperativa era “una garantía para los elementos trabajadores de Tranvías, dándoles margen para que puedan ensanchar su radio de acción y mejorar notablemente su situación bajo ese sistema”.⁹¹

Luego de varias pláticas, los tranviarios aceptaron organizarse en cooperativa, para lo cual se tuvo que formar una Junta de Acreedores, pues era necesario liquidar a todos sus fiadores: entre ellos a la misma Compañía Occidental de Transportes, como dueña que era de los tranvías, y los acreedores que esta empresa tenía. Así, en octubre de 1935 tuvo lugar la primera junta con el fin de “determinar por concurso de los mismos quiénes son los que tienen derecho a ser reconocidos en el pasivo de dicha empresa en quiebra”.⁹²

Sólo se reconocieron los créditos que estaban debidamente documentados, entre los que destacan los de la Compañía Occidental de Transportes, el Gobierno del Estado, el Sindicato de Tranviarios, Heliodoro Hernández, así como la Compañía Hidroeléctrica de Chapala y el ingeniero León Salinas.⁹³ Tan sólo a los trabajadores tranviarios se les debían \$205 500,⁹⁴ al Gobierno del Estado, \$790 876 y a Heliodoro Hernández Loza 16 000.⁹⁵

De esta manera, los tranviarios de inmediato solicitaron a la Junta Central de Conciliación y Arbitraje la venta en subasta pública de la empresa, recalcando que ellos “tenían preferencia a todos los demás [créditos] que tiene contraídos la fallida empresa de transporte”.⁹⁶

⁹⁰ *El Informador*, Guadalajara, 24 de agosto de 1933, p. 8.

⁹¹ *El Informador*, Guadalajara, 24 de agosto de 1933, p. 8.

⁹² *El Informador*, Guadalajara, 17 de octubre de 1935, p. 4.

⁹³ *El Informador*, Guadalajara, 17 de octubre de 1935, p. 4.

⁹⁴ Es importante señalar que según una nota de *El Informador*, para noviembre de 1935 la deuda que se tenía a los tranviarios por sueldos no pagados ascendía a más de trescientos mil pesos. *El Informador*, Guadalajara, 15 de noviembre de 1935, p. 3.

⁹⁵ *El Informador*, Guadalajara, 17 de octubre de 1935, p. 4. Aunque la cantidad adeudada a Hernández Loza era menos comparada con los otros acreedores, esto nos permite ver como este líder sindical también tenía acciones en la empresa tranviaria, además de que fue de los pocos a los que se les regresó su dinero.

⁹⁶ *El Informador*, Guadalajara, 15 de noviembre de 1935, p. 3.

Además de su propio crédito, los tranviarios contaron con el del gobierno del Estado, cuyo titular Everardo Topete (1935-1939) les cedió, y “que ascendía a poco más de setecientos mil pesos, cantidad que no habrá postor alguno que pueda sobrepasar”,⁹⁷ con lo que quedó asegurada la adquisición de la empresa por los tranviarios.

De sirvientes a patronos: la formación de la Cooperativa de Tranviarios

Los intentos de Allende por formar la cooperativa tranviaria se vieron consolidados durante el gobierno de Topete, quien además de cederles el crédito que la Compañía Occidental tenía con el Gobierno del Estado, en 1936, mediante el Decreto 4134, le condonó a

Manuel Lomelí Sigala, como representante del Sindicato Único de Tranviarios y similares de Guadalajara, la cantidad correspondiente al Estado por el impuesto de traslación de dominio de las propiedades que adquirió en remate el Sindicato de referencia, con un precio de \$231 533 y cuyas propiedades aparecen registradas a nombre de la Compañía Occidental de Transportes.⁹⁸

De esta manera, en 1936, los tranviarios se convirtieron en los dueños de su medio de trabajo. El gobierno por fin logró acabar con los problemas obrero-patronales que había en el seno de la empresa tranviaria y, a la vez, derrotó al sindicato, que ya no tenía razón de ser, al entregarle una empresa “en bancarrota y sin ningún futuro”.⁹⁹

Sin embargo, se debe resaltar que la formación de esta cooperativa fue recibida con gran júbilo por la clase obrera, en tanto que estas organizaciones eran entendidas como una “ayuda a las clases trabajadoras [para] convertirlas de sirvientes en patronos”,¹⁰⁰ política que exitosamente siguió Topete para contar con la simpatía de la mayoría de los sindicatos locales y de gran número de campesinos.

No obstante, hubo grupos que se opusieron a la formación de la cooperativa. En *El Informador* aparecieron editoriales señalando el peligro que implicaba que los tranviarios se hicieran cargo del negocio. Apuntaban

⁹⁷ *El Informador*, Guadalajara, 15 de noviembre de 1935, p. 3.

⁹⁸ *El Estado de Jalisco*, Periódico Oficial del Gobierno, Guadalajara, 19 de septiembre de 1936.

⁹⁹ Regalado y Ruiz, “El Sindicato de tranviarios de Guadalajara”, p. 83.

¹⁰⁰ *El Informador*, Guadalajara, 15 de noviembre de 1935, p. 3.

que no bastaba con buenas intenciones, sino que se necesitaba gente apta para manejar la empresa, y anunciaron el fracaso que vino seis años después.¹⁰¹

Dentro del mismo sindicato hubo un grupo que se opuso a la formación de la cooperativa: el llamado Sindicato Rojo. Sin embargo, luego de varios meses de disputas, se llegó a un acuerdo con ellos en el que la mayoría decidió no formar parte de dicha cooperativa y pidió se le pagaran sus sueldos caídos.¹⁰² Estos trabajadores, que eran la minoría, no confiaban en el éxito de la empresa y no estuvieron dispuestos a perderlo todo, pues recuérdese que una cooperativa

es la asociación de personas que persiguen un fin común; esta misma agrupación descansa sobre las bases de solidaridad y ayuda mutua, queriendo significar con la primera que desde el principio hasta el fin están dispuestos a correr los mismos riesgos y por cuanto a la segunda, el que mientras estén unidos por el pacto social, se impartirán entre ellos asistencia recíproca a efecto de lograr los objetivos propuestos.¹⁰³

El Sindicato de Tranviarios se dejó llevar por el entonces famoso caso de la Cooperativa de Tranviarios de Veracruz,¹⁰⁴ “institución organizada muy sabiamente” y que funcionaba “a satisfacción”, según se leía en la prensa de la época, por lo que sus bases sirvieron de ejemplo para formar la cooperativa de Guadalajara.¹⁰⁵

El primer balance de la cooperativa, hecho en septiembre de 1936, mostró que los tranviarios estaban haciendo un buen trabajo, pues sanearon las finanzas de la antigua Compañía Occidental y en seis meses lograron recaudar 187 454.36 pesos. Esto les permitió pagar los salarios de los trabajadores puntualmente, comprar material para sostener en perfecto estado el servicio de tranvías, así como reparar y reconstruir los carros que estaban fuera de servicio.¹⁰⁶ En mayo de ese año repararon cuatro de los carros de mayores dimensiones para regresarlos al tránsito, con lo que les fue posible volver a establecer corridas “cada seis minutos tanto en las líneas de Oblatos-Colonias y Analco-Belén, lo cual hacía

¹⁰¹ *El Informador*, Guadalajara, diciembre de 1935.

¹⁰² *El Informador*, Guadalajara, 28 de enero de 1936, p. 1.

¹⁰³ Rojas, *Introducción al estudio del cooperativismo*, p. 61.

¹⁰⁴ Sobre esta cooperativa véase García, *Historia de los tranvías del Puerto de Veracruz*.

¹⁰⁵ *El Informador*, Guadalajara, 28 de enero de 1936, p. 1.

¹⁰⁶ *El Informador*, Guadalajara, 6 de septiembre de 1936, p. 8.

muchos años no se había podido regularizar”.¹⁰⁷ Por otra parte, señalaron que sus nuevos ingresos les habían permitido también finiquitar la deuda que tenían con los tranviarios que no aceptaron formar parte de la cooperativa, que ascendía a \$7 357.¹⁰⁸

No obstante, la situación económica de la cooperativa tranviaria pronto dio un giro, pues tuvo que enfrentarse sola a varias circunstancias: en primer lugar, a la fuerte competencia que representaba la Alianza de Camioneros; en segundo, a los altos cobros por el consumo de electricidad que hacía la Compañía Eléctrica de Chapala, y finalmente, al proyecto de urbanización de la ciudad de Guadalajara, que presentaba al tranvía como un obstáculo para la pavimentación de la ciudad. Todo ello trajo consigo que la situación de la cooperativa cambiara drásticamente, pues al bajar la cantidad de usuarios bajaron también los ingresos para dar mantenimiento a los carros y vías.

Esto repercutió gravemente en la calidad del servicio, que si antes se suspendía por motivo de las huelgas, ahora era por la falta de carros y del suministro de energía eléctrica. Esta situación tocó fondo en enero de 1944, cuando la cooperativa tenía un adeudo de 130 mil pesos con la señalada compañía hidroeéctrica, que suspendió el suministro y, por ende, el servicio se vio interrumpido por varios días.¹⁰⁹ Esa situación provocó gran descontento en los usuarios, pues la cooperativa, a pesar de saber lo que iba a suceder, no hizo el anuncio oficial al público, que de nuevo se quedó esperando estérilmente el paso del tranvía.¹¹⁰ Este tipo de acontecimientos comenzaron a dar al tranvía la imagen de un medio de transporte problemático e ineficaz. Además, comenzó a ser visto como un obstáculo para el tránsito de otro tipo de vehículos, por lo que se le acusaba de causar “daños a las calles [y a] las tuberías de agua al hacer pasar corriente eléctrica sobre ellas”, entre otras observaciones.¹¹¹ La cooperativa comprendió que no podía seguir ofreciendo el servicio debido a que eran mayores sus gastos que sus ingresos, por lo que decidió actualizarse y sustituir los tranvías por autobuses.

Hubo distintas opiniones sobre la despedida de los tranvías. Por un lado, fue calificada por algunos como un paso hacia la modernidad, tal como se expresaba en una nota de *El Informador* en la que, a manera de escarnio, se decía sobre los tranviarios: “también nosotros los acompa-

¹⁰⁷ *El Informador*, Guadalajara, 23 de mayo de 1936, p. 4.

¹⁰⁸ *El Informador*, Guadalajara, 23 de mayo de 1936, p. 4.

¹⁰⁹ *El Informador*, Guadalajara, 15 de enero de 1944, p. 3.

¹¹⁰ *El Informador*, Guadalajara, 15 de enero de 1944, p. 3.

¹¹¹ Martínez, “Modificaciones a la infraestructura”, p. 57.

ñamos en su romántica despedida. Ellos cambian un *modus vivendi* que cada día se les caía en pedazos, por otro más moderno y de utilidades seguras y buenas”.¹¹² Pero también hubo quienes consideraron que con la desaparición de los tranvías se acababan los viajes cómodos y seguros “que nunca nos proporcionarán los camiones”.¹¹³

El Informador, en tono crítico, hizo un balance final de la cooperativa tranviaria, señalando la incompetencia de los trabajadores para mantenerla: “como trabajadores se esforzaban en vencer [su ruina], pero como administradores echaban su negocio a rodar por la pendiente de su paulatino desmoronamiento”, repartiéndose “cooperativamente las ganancias cada vez más extenuadas”.¹¹⁴ Se acusaba a los tranviarios de “impreparados”, ignorantes e imprudentes por haber dejado perder un negocio “que pudieron conservar como fuente perenne de rendidor trabajo”,¹¹⁵ sin considerar el esfuerzo de los trabajadores y su lucha contra la competencia camionera.

De esta manera, la empresa que años atrás fue vista como el signo del progreso y la modernidad quedó convertida en “un hacinamiento de palos y fierros”.¹¹⁶ Las vías y el cableado se convirtieron en sinónimo de retroceso, mientras que lo moderno eran la gasolina, las llantas, los motores. Los tranviarios no pudieron hacer frente a esta idea de modernidad,¹¹⁷ así que a mediados de 1944 tuvieron que cambiar sus tranvías por autobuses y, de ese modo, convertirse en camioneros o, como ellos mismos se nombraron: “ex-tranviarios”.

Comentarios finales

El sindicato tranviario nació a la sombra del movimiento sindical rojo promovido por el gobernador José Guadalupe Zuno, por ello no es de extrañar que sus logros y derrotas estén íntimamente ligadas con los del zunismo. No obstante, aún después de la caída de Zuno los tranviarios se mantuvieron como un sindicato, si no del todo rojo, sí combativo y en constante lucha por sus derechos; de allí la insistencia de sus detractores por convertirlo en cooperativa, pues esto significaba la despolitización de los tranviarios, que fue crucial para el fortalecimiento de los líderes

¹¹² *El Informador*, Guadalajara, 12 de junio de 1944, p. 3.

¹¹³ *El Informador*, Guadalajara, 12 de junio de 1944, p. 3.

¹¹⁴ *El Informador*, Guadalajara, 15 de enero de 1944, p. 3.

¹¹⁵ *El Informador*, Guadalajara, 15 de enero de 1944, p. 3.

¹¹⁶ *El Informador*, Guadalajara, 15 de enero de 1944, p. 3.

¹¹⁷ Entendida como innovación tecnológica.

camioneros. Por ello, no es casualidad que éstos hayan participado activamente en que los tranviarios adoptaran el modelo cooperativista. Es importante apuntar que, si bien es cierto que el fin de los tranvías obedeció a la inexperiencia de los tranviarios en el manejo de la empresa, pesó más la competencia desleal de la Alianza de Camioneros, que fue apoyada con disimulo y complacencia por el gobierno de Jalisco.

Siglas y referencias

- ACEJ Archivo del Congreso del Estado de Jalisco, Guadalajara.
AHJ Archivo Histórico de Jalisco, Guadalajara.
CAOLJ Confederación de Agrupaciones Obreras Libertarias de Jalisco.
COJ Confederación Obrera de Jalisco.
COM Casa del Obrero Mundial.
CROM Confederación Regional Obrera Mexicana.

Hemerografía

- El Informador*, Guadalajara.
El Estado de Jalisco, Guadalajara.

Bibliografía

- Cruz Cervantes, César
“Condiciones de trabajo en la industria telefónica”, en Alejandro Álvarez (coord.), *La clase obrera y el movimiento sindical en México*, México, UNAM-Facultad de Economía, 1990, pp. 145-162.
- García de Benaglio, Marta
Historia de los tranvías del Puerto de Veracruz, 1863-1981. Veracruz: Museo de la ciudad de Veracruz - H. Ayuntamiento de Veracruz, 1992.
- Guadarrama, Rocío
“La CROM en la época del caudillismos en México”, en *Cuadernos Políticos*, núm. 20, abril-junio (1979), pp. 52-64.
- Martínez Casillas, Ignacio
“Modificaciones a la infraestructura del sistema de transporte en Guadalajara, 1940-1960”, Universidad de Guadalajara, Departamento de Historia, tesis de licenciatura, 2005.
- Mendoza Bohne, Lourdes Sofía
“Función social, consumo colectivo y gestión: el tranvía eléctrico en Guadalajara, 1905-1923”, Universidad de Guadalajara, tesis de maestría, 2002.
- Muriá, José María (dir.)
Historia de Jalisco. Desde la consolidación del porfiriato hasta mediados del siglo XX, t. IV, Guadalajara, Gobierno de Jalisco, 1982.

- *Sumario histórico de Jalisco*, Zapopan, El Colegio de Jalisco, 2004.
- Regalado, Jorge y Guadalupe Ruiz Velasco
 “El Sindicato de tranviarios de Guadalajara, 1927-1933”, en Jaime Tamayo (coord.), *El movimiento obrero jalisciense y la crisis del 29. La última batalla de los rojos*, Guadalajara, Universidad de Guadalajara, Instituto de Estudios Sociales, 1986, pp. 71-85.
- Rodríguez, Miguel
Los tranviarios y el anarquismo en México (1920-1925), Puebla, Universidad Autónoma de Puebla, 1980.
- Rojas Coria, Rosendo
Introducción al estudio del cooperativismo. Ensayo metodológico, prólogo de Gilberto Loyo, México, sin pie de imprenta, 1961.
- Romero, Laura Patricia
 “Industria eléctrica, sindicalismo y estado en los 20. El zunismo y la Hidra”, en *Estudios Sociales*, Universidad de Guadalajara, Instituto de Estudios Sociales, vol. I, núm. 3 (1985), pp. 53-62.
- “El movimiento obrero en Jalisco, 1927-1929”, en Jaime Tamayo (coord.), *El movimiento obrero jalisciense y la crisis del 29. La última batalla de los rojos*, Guadalajara, Universidad de Guadalajara, 1986, pp. 13-27.
- Sánchez Gómez, Rodolfo
 “Esbozo histórico del transporte”, en *Lecturas históricas de Guadalajara*, t. III: Demografía y Urbanismo, México, INAH-Gobierno de Jalisco-Universidad de Guadalajara, 1992, pp. 389-419.
- Tamayo, Jaime
Los movimientos sociales, 1917-1929, t. IV, Mario Aldana Rendón (coord.), *Jalisco desde la Revolución*, México, Gobierno de Jalisco-Universidad de Guadalajara, 1988.
- Tamayo, Jaime (coord.)
El movimiento obrero jalisciense y la crisis del 29. La última batalla de los rojos, Guadalajara, Universidad de Guadalajara, Instituto de Estudios Sociales, 1986.
- Valerio Ulloa, Sergio
 “Empresas, tranvías y alumbrado público. La compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del lago de Chapala”, en María Eugenia Romero Ibarra, José Mario Contreras Valdez y Jesús Méndez Reyes (coord.), *Poder público y poder privado. Gobiernos, empresarios y empresas, 1880-1980*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2006, pp. 233-291.