
Cambio tecnológico y respuesta obrera: los tranviarios del puerto de Veracruz, 1920-1928.

María Rosa Landa Ortega*

Con la tercera década del siglo se inicia para nuestro país una nueva etapa. En la guerra revolucionaria habían muerto varios miles de mexicanos de los diferentes bandos, y los que conservaban la vida, habrían de vivirla bajo condiciones distintas a la generación que los precediera. La reconstrucción tuvo consecuencias particulares en las diferentes regiones de México, aun cuando los principales problemas derivados de ella afectaron a todo el territorio nacional. En el estado de Veracruz esta etapa cobra una especial importancia debido a las grandes movilizaciones obreras que se llevaron a cabo; el estruendo revolucionario parecía no apagarse al mismo tiempo en todo el país. Particularmente un punto de la geografía veracruzana, el puerto de Veracruz, tuvo un papel primordial en este acontecer histórico. Era la principal puerta de acceso al territorio nacional, por ella entraban diariamente las mercancías del exterior y salían las riquezas producidas en México (como el petróleo y los productos agrícolas de exportación). Esta función que le había asignado al puerto el desarrollo capitalista de nuestro país, trajo consigo un crecimiento de la ciudad y un proletariado ligado a los servicios: estibadores, carretilleros, tablajeros, electricistas, tranviarios, carpinteros, panaderos, etcétera. Como contrapartida había encarecimiento de vivienda, falta de servicios e insalubridad generalizada,

que se expresaba en continuas epidemias por la falta de servicios que el estado era incapaz de proporcionar.

Por el Golfo de México no sólo ingresaban al país mercancías. De las naves europeas desembarcaron también, al despuntar el siglo, las ideas anarquistas en la mente de un gran número de trabajadores españoles que huían del servicio militar en su país. Estos inmigrantes encontraron entre los trabajadores porteños, acogida a su "persona" y respuesta a su ideología. De entre sus discípulos habrían de salir algunos de los principales líderes del puerto: Herón Proal, Rafael García, Manuel Almanza y otros.

Las condiciones, tanto objetivas como subjetivas, se iban acumulando para que el puerto de Veracruz desempeñara el papel de crisol de la lucha obrera de la época. Las movilizaciones de la década de los veinte, tienen un sello particular: el conjunto de los trabajadores porteños decidió en este momento enfrentar al capital. Si bien en la mayoría de las ocasiones la lucha se dio por sectores, y encontró en la modalidad sindical su forma "natural" de expresión, no podemos —sin grave riesgo de sesgar demasiado el análisis— abordar el estudio de ningún sector en especial, sin tomar en cuenta que era el conjunto de los desheredados de esta sociedad quien pretendió hacer escuchar su voz por muchos años opacada.

Bajo este punto de vista abordamos el estudio de un grupo de trabajadores que el desarrollo urbano había generado: los tranviarios. Obreros

* Centro de Investigaciones Históricas de la Universidad Veracruzana.

de una empresa que desde principios de siglo cobró una importancia creciente para la expansión económica de las ciudades, puesto que, gracias a ella, pudo ser posible la movilización de un considerable número de trabajadores desde los retirados barrios obreros hasta las fábricas. En los años veinte habrían de enfrentar los problemas derivados del desplazamiento paulatino, pero definitivo, del tranvía por un nuevo medio de transporte: los camiones. Una nueva tecnología entraba al mercado nacional, respondiendo a intereses internacionales de valorización del valor; la era de la producción en serie del automóvil estaba en puerta, y si con ello era frenado el incipiente desarrollo que hubiesen tenido otras industrias no importaba.¹

Los tranviarios vieron constantemente amenazada su fuente de trabajo, e igualmente sufrieron los esfuerzos de la empresa para mantener los márgenes de ganancia que perdía paulatinamente. Sin llegar a un entendimiento de la problemática en su conjunto, estos trabajadores defendieron en repetidas ocasiones su fuente de ingresos. En los años que van de 1920 a 1928 se dieron innumerables problemas que involucraron tanto a los tranviarios, como a los trabajadores del Departamento Eléctrico de la Compañía de Luz Eléctrica, Fuerza y Tracción de Veracruz, a la que ambos pertenecían. A diferencia de otros lugares de la República, como la ciudad de México,² en el puerto de Veracruz no fueron los tranviarios sino los electricistas quienes llevaron a cabo las movilizaciones para enfrentar los problemas derivados de esta situación. Podemos suponer que la debilidad que para los sindicatos de tranviarios trajo consigo la amenaza siempre presente de la pérdida de su empleo, conllevó una respuesta obrera de carácter multifacético en la que se conjugaron las grandes movilizaciones, problemas de carácter sindical, político e, inclusive, intergremial. Todo esto afloró en un denominador común: el precio del pasaje de los tranvías eléctricos.

1920. El primer aumento en el precio del pasaje

En el mes de julio de 1920, la Liga de Trabajadores Electricistas del puerto de Veracruz emplazó

a huelga a la Compañía de Luz Eléctrica, Fuerza y Tracción de Veracruz, exigiendo un aumento del 50% en los jornales, apego a la Constitución Política de la República y a la Ley del Trabajo del estado. Unos días después el Sindicato de Motoristas y Conductores se unió a las peticiones de la Liga. Las primeras negociaciones se llevaron a cabo en el Departamento del Trabajo Municipal del Puerto, saliendo a la luz una serie de problemas que hacía tiempo venían gestándose; tales como las difíciles condiciones de trabajo a las que estaban siendo sometidos los trabajadores —con el fin de mantener los márgenes de ganancia de la compañía— que se expresaban en jornadas de trabajo de nueve horas y media (y hasta quince los domingos y días festivos), bajos salarios, así como despidos y represión para quienes intentaban oponerse.³

La nueva legislación que en materia laboral emanó de la Revolución Mexicana fue el acicate para que estos trabajadores decidieran cumplir a la Compañía de Luz las disposiciones en ella contenidas. Esta se negaba a reconocer personalidad jurídica no sólo a los sindicatos, sino también a la propia Junta Central de Conciliación para intervenir en el conflicto, e intentaba por todos los medios resolver los problemas a la “vieja usanza”, limitándose a decir que si le eran ofrecidas “garantías” ella podría seguir brindando los servicios. Esta política empresarial era facilitada por el carácter monopólico de la Compañía. Podía movilizar cuadrillas de trabajadores que, provenientes de la planta situada en Puebla, eran llevados al Puerto con el fin de neutralizar las huelgas, lo que provocaba innumerables enfrentamientos entre huelguistas y esquirols. Es, precisamente la posibilidad que la Compañía tenía para reanudar los servicios lo que hizo que los obreros afectados empezaran a conformar su principal arma de lucha: el boicot.

El 16 de agosto —unos días después de haber estallado el movimiento— la prensa del Puerto da cuenta de las acciones de los huelguistas. Estos habían cortado los alambres de los circuitos de los arcos volátiles,⁴ provocando que por lo menos la mitad de la población quedara totalmente a oscuras; además, paralizaron un gran número de pequeñas industrias, como las fábricas de hielo y

los molinos de nixtamal. Con ello se ponía de manifiesto el carácter estratégico de esta industria para la reproducción de las demás relaciones capitalistas de producción.

Gran parte de la vida de la ciudad había sido trastocada. A diferencia de otras villas del estado, el puertó de Veracruz empezaba a ser inconcebible sin el alumbrado eléctrico y el bullicio de los trenes que recorrían sus calles movilizándolo a sus pobladores. Las autoridades tanto estatales como federales se apresuraron a intervenir con el fin de que estos "servicios prioritarios" para la sociedad se reanudaran. El ayuntamiento fue quien intervino en primera instancia. Era la única autoridad que estaba facultada según las leyes de la época para autorizar cualquier alteración en el precio de los servicios—fue precisamente el ayuntamiento quien se encargó de otorgar las concesiones y firmar los contratos respectivos desde el año de 1900.⁵ La empresa había puesto como condición *sine qua non* para poder aumentar los salarios de los tranviarios y electricistas, que se le autorizara aumentar el precio del pasaje en los tranvías eléctricos de 10 centavos a 15, argumentando el mal estado de los negocios.

El día 8 de agosto, el ayuntamiento rechazó la solicitud:

Dígase a la Cía. de Luz Eléctrica, Fuerza y Tracción de Veracruz por conducto de su gerente general Federico J. Miller que no se da lugar a lo que solicita debiéndose sujetar como miembro de la comunidad a las cláusulas estipuladas en el Contrato celebrado con el H. Ayuntamiento de Veracruz. Sala de Comisiones.⁶

Empero las condiciones existentes en el estado de Veracruz a raíz de la rebelión de Agua Prieta—entre cuyas repercusiones más importantes estaba el desconocimiento de los poderes locales—imprimieron un nuevo sello al conflicto. La Legislatura estatal quien tenía la última palabra, debiendo sancionar todos los contratos que firmara el ayuntamiento, había desaparecido.⁷

El 18 de agosto, un nuevo elemento vino a añadirse a la ya complicada situación. Los trabajadores de la Compañía Terminal pararon el

tráfico de los trenes al Puerto y estalló la huelga general en la que participaban estibadores, marinos, fogoneros, carretilleros, checadores, y ferrocarrileros, y a los que posteriormente se unieron los electricistas y tranviarios.⁸ Una prueba más de que en este momento el estado de insurgencia obrera en el Puerto provocaba la generalización de los conflictos, llevándolos más allá del ámbito gremial.

Muy de acuerdo con la tradición obrera del Puerto fue nombrado el Comité de Huelga, quien tenía la misión de coordinar el trabajo de las comisiones de vigilancia que recorrían las calles con el fin de impedir que se realizara cualquier trabajo. Como respuesta el general Guadalupe Sánchez, jefe de operaciones militares del estado, declaró que era preciso "frenar a golpes la dictadura del Comité de Huelga".⁹ Entre él y las autoridades civiles surgieron desacuerdos sobre la manera en que se debía tratar la situación.

Finalmente, fue el propio presidente de la República, Adolfo de la Huerta, quien autorizó al gobernador interino, Gustavo Bello, para que firmara el nuevo convenio. En el que por fin se autorizaba un aumento de 5 centavos en el precio de los tranvías.

1922. La huelga del pasaje

Dos años más tarde esta resolución fue precisamente la que dio pie a otro conflicto con el Departamento de Tráfico. Fue entonces que la mayoría de la población de la ciudad de Veracruz se vio involucrada en uno de los movimientos con características más propias: la huelga del pasaje.

Las dos organizaciones de trabajadores más importantes del Puerto encabezaban, ante la nueva Legislatura local, la derogación del acuerdo por medio del cual se había autorizado el aumento al precio de los pasajes. Argumentaban que el gobernador interino carecía de atribuciones legales para celebrar un contrato de esa naturaleza, puesto que sólo tenía la misión de convocar al pueblo a elecciones.

Los diputados consideraron por su parte que el que hubiera desaparecido el poder Legislativo,

en el año de 1920, no autorizaba al gobernador para asumir funciones que no eran de su competencia. Por lo que la Legislatura acordó:

Por consiguiente la aprobación del Contrato fue concedida por autoridad que no tenía competencia para hacer tal quedando la ratificación que establece la Ley Orgánica del Municipio, así pues las tarifas de pasaje vigente por efecto de un acuerdo gubernativo ilícito, deben abolirse desde luego para poner en vigor las estipuladas en el último contrato legal del 23 de julio de 1915, con la adición correspondiente a las nuevas líneas en los términos que autorizó el Ayuntamiento de Veracruz con fecha 31 de diciembre de 1919 que debe ser ratificados.¹⁰

Ante esta resolución, la empresa optó por la única salida legal que le quedaba para proteger sus intereses: ampararse ante el Tribunal de la Federación. El Juez de Distrito concedió la suspensión del acto a la Compañía de Luz. Fue entonces que estalló la reacción de la población entera.

Al alba del 17 de noviembre de 1922, los trabajadores empezaron a ocupar los carros para transportarse a sus labores, pero esta vez se negaron a pagar los 15 centavos por pasaje, pagando solamente 10 centavos. Durante los días que siguieron al amparo concedido por el juez, los viajes gratuitos en tranvía se volvieron comunes (la compañía no aceptaba cobrar sino los 15 centavos) tanto para los trabajadores —que exhortaban al mismo tiempo a la población para que viajara sin pagar— como para grupos de muchachos que alegremente apoyaban la acción y paseaban en los trenes. El sindicato de inquilinos también aprovechó la ocasión y sus miembros ocupaban los carros para lanzar vivas a su organización.¹¹

Ante esta situación sin precedente, el ayuntamiento nuevamente se vio precisado a intervenir, solicitándole a la jefatura de la guarnición que los tranvías fueran escoltados por piquetes de soldados para enfrentar a la población que exigía se diera cumplimiento al acuerdo de la Legislatura. Afloraron nuevamente las diferen-

cias entre los poderes locales y entre éstos y el poder federal: el presidente Obregón instaba al jefe de operaciones militares del estado para que “el orden fuera restaurado”, mientras que el Coronel Tejeda, gobernador del estado de Veracruz, trataba de intervenir ante el primer mandatario en un intento por retomar en sus manos la resolución del problema con tal de evitar “sucesos lamentables”.¹² El estado que surgió de la Revolución Mexicana tardaría todavía algunos años más en conformar una política definida ante este tipo de movimientos populares.

Si bien la huelga del pasaje no tuvo un resultado favorable para las organizaciones de trabajadores, en virtud del amparo que las autoridades federales brindaron a la Compañía, el Departamento de Tráfico ya se había convertido en el epicentro del conflicto. Así, la empresa empezó a contraatacar con una política que fue desde la rebaja salarial hasta la amenaza —la primera— del cierre del Departamento de Tráfico.

1924. La implantación del primer reglamento de tráfico

Si bien la Compañía de Luz logró mantener el aumento del pasaje, no todo fue favorable. Paradójicamente, ello hizo que se ampliara el uso de los camiones, que aumentara su número y se abaratara el precio de su pasaje. Eran más rápidos y disputaban fácilmente el pasaje a los tranvías.

Dos años más tarde —en los últimos meses del año de 1924— la empresa se vio obligada a realizar las gestiones pertinentes ante las autoridades estatales a fin de que le fueran rebajados los impuestos en por lo menos un 50%, lo que le permitiría hacer frente a la competencia de los camiones, rebajando el precio de los tranvías.

El desplazamiento del tranvía como medio de transporte creó serias dificultades a los trabajadores: empiezan a ser realidad las reducciones en las jornadas de trabajo, con las consecuentes rebajas en los salarios. Estas medidas afectaban a los trabajadores del Departamento de Tráfico, y también a los del Departamento Eléctrico, pues la empresa trató de resolver sus problemas financieros firmando convenios con sus trabajadores, en

los cuales los obligaba a aceptar las reducciones del sueldo y los recortes de personal bajo la constante amenaza del cierre del Departamento de Tráfico.

Los electricistas veracruzanos se habían adherido, unos meses antes, al sindicato nacional de industria más importante del sector en la época, el Sindicato Mexicano de Electricistas. Fue precisamente éste quien formuló ante la Compañía de Luz el emplazamiento a huelga por la restitución de sus ocho horas de trabajo y sus salarios íntegros. El día 3 de octubre, después del fracaso de todas las negociaciones, estalló el movimiento huelguista. La empresa alegó estar imposibilitada para restaurar la jornada de 8 horas por haber sufrido cuantiosas pérdidas en el Departamento de Tráfico, en el mes de septiembre último, éstas habían ascendido a 6,300 pesos.¹³

La ciudad vuelve, una vez más, a quedar a oscuras. Pero ahora a no es sólo la falta de alumbrado público y de energía eléctrica para la industria lo que preocupa a las autoridades. Un nuevo e importante factor viene a añadirse para que esta carencia se constituya en un gravísimo problema: sin el suministro de energía era imposible mover las bombas del Médano del Perro —por medio de las cuales se abastecía de agua a gran parte de la ciudad—, y al quedar paralizadas, la sed agobia a un gran número de sus habitantes. Esta situación se prolongó varias semanas, fue la huelga más larga del periodo. Por otra parte, este movimiento se distingue de otros anteriores, en virtud de que los trabajadores empiezan a luchar solos. El repliegue de la lucha obrera en el Puerto había comenzado y el que los electricistas pertenecieran ahora a una agrupación nacional los aisló de los otros sectores de trabajadores porteños.

La prensa responsabilizó a los huelguistas no sólo de la falta de servicios, sino también de la ola de atracos que eran cometidos en las oscuras calles veracruzanas,¹⁴ la violencia urbana asomó en los callejones vacíos y “las fuerzas del orden” ya no eran capaces de reprimirla. Nuevamente la falta de energía eléctrica se constituyó en la gota que derramó el vaso, afloraron entonces todos los problemas de urbanización que padecía el puerto veracruzano.

En las primeras negociaciones, los trabajadores argumentaron que la compañía no sufría verdaderamente las pérdidas que aducía y solicitaron que fueran revisados los libros de la empresa con el fin de demostrarlo. Se nombra entonces al contador Rodomiro Enríquez, hombre de confianza del SME, para que practicara la revisión de los libros. El 18 de octubre el perito declaró haber comprobado que las pérdidas de la empresa ascendían a 130 mil pesos en el último año, y que durante el trimestre julio, agosto, septiembre, las pérdidas ascendieron a 19,230 pesos.¹⁵ Con el dictamen anterior, la situación se complicó enormemente para los huelguistas, ya que las autoridades les pidieron dar marcha atrás en sus posiciones, con el fin de dar tiempo a la compañía de recuperarse de las pérdidas sufridas. Optaron, entonces, por demandar a las autoridades estatales que no se les hiciera víctimas de la competencia entre los tranvías y los camiones, proponiendo por vez primera que se reglamentara el tráfico en la ciudad a fin de que los camiones no pudieran circular por las mismas calles en las que la Compañía de Luz tenía asentadas sus líneas férreas.

El asunto volvió a la Cámara de Diputados. Algunos de ellos consideraron que aprobar el reglamento significaba dar demasiados privilegios a la empresa, en perjuicio de los propietarios de camiones. Estos propietarios eran conocidos comerciantes locales e inclusive, algunos, funcionarios, por ello es posible que sus intereses hayan pesado más en el ánimo de algunos diputados, que los de una compañía extranjera bastante desprestigiada que empezaba a perder interés en este tipo de inversiones debido a su baja rentabilidad. De esta manera, la Cámara acuerda turnar nuevamente el caso a la Junta Central de Conciliación y Arbitraje, pero, finalmente es el gobernador del estado quien interviene a fin de que la Legislatura reconsidere su posición. El 1o. de noviembre se aprueba, por fin, el reglamento de tráfico. Este, a la letra, dice:

Primero. Los camiones destinados a transporte de pasajeros. . . en síntesis deberán de ser de tal manera que ofrezcan seguridad y comodidad al público que los use. Para lo



cual antes de que se pongan al servicio deberán ser examinados por el inspector del ramo con objeto de aprobar que se cumplan los requisitos mencionados.

Segundo. Los camiones al igual que toda clase de vehículos destinados al transporte de pasajeros, para seguridad y comodidad de éstos sólo podrán conducir el número que puedan admitir en el interior, previniéndose la permanencia en los autobuses en los techos, defensas o en otro lugar que no sea el interior, del vehículo.

Tercero: los individuos que prestan sus servicios a bordo de los camiones deberán tener los conocimientos que comprobarán ante el inspector del ramo, mediante un examen a que tendrán que sujetarse, y además no se les permitirá la prestación de estos servicios a los menores de 16 años, a los individuos mutilados o que no tengan las condiciones físicas elementales necesarias.

Cuarto: los camiones igual que los tranvías deberán usar distintas calles para completar su recorrido, en un circuito tan pronto como el Ayuntamiento acondicione las calles que presenten inconvenientes para el tráfico.

Quinto: la velocidad máxima que deberán llevar los camiones por las calles no será mayor de 20 kilómetros por hora, pero quedando sujetos a las mismas restricciones que se impongan a los demás vehículos designados al transporte de pasajeros, con la obligación de adoptar las instrucciones de cualquier aparato en el que puedan producirse y tengan por objeto asegurar la velocidad usada que no excederá del límite señalado.

Sexto: los camiones sólo pararán en las esquinas para llevar y tomar pasaje debiendo hacerlos a la distancia de 5 metros antes de llegar al cruzamiento de las calles, para evitar peligros de atropellamiento.

Séptimo: en virtud de que el servicio de camiones de pasajeros está considerado como servicio al público debe dar las seguridades necesarias a los agentes de policía, carteros y mensajeros para que hagan el servicio de transporte gratuitamente y para el

mayor desempeño de las labores que tienen encomendadas.

Octava: para evitar abusos y dificultades con los pasajeros y determinar la significación del negocio todo vehículo destinado al servicio regular de transporte de pasajeros debe utilizar un sistema de boletos de numeración progresiva, que serán entregados al público como justificante de haber satisfecho el importe del trabajo.

Novena: los camiones destinados al transporte de pasajeros se les fijará una tarifa señalándose el máximo que deben cobrar por el servicio y que no será mayor que la parte fijada por otros medios de transporte en la misma localidad.

Décima: los camiones deberán usar rótulos visibles que indiquen su recorrido.

Undécima: el servicio de camiones de pasajeros debe distribuirse en todas las secciones de la ciudad para que tengan facilidad los habitantes.

Duodécima: las infracciones al reglamento serán castigadas administrativamente por la primera autoridad municipal de acuerdo con las facultades que le concedió la ley.¹⁶

La Compañía se mostró en desacuerdo con la cláusula cuarta, alegando que el Ayuntamiento no cumplirá con el requisito de arreglar las calles y las cosas seguirán igual. Ello acarrearía nuevas dificultades.

El día 5 de noviembre, casi una semana después, se dan los primeros pasos para la primera intervención directa del estado en el problema: la incautación de la planta del Puerto por el Ayuntamiento. La Comuna municipal alegaba la prioridad de los servicios, y que ante la circunstancia de que la huelga se prolongara casi indefinidamente, el Ayuntamiento tomaría en sus manos la planta si en un plazo de 24 horas no había ningún arreglo. El gobernador del estado giró instrucciones al presidente municipal del Puerto para que "solicite apoyo del jefe de operaciones militares para vencer cualquier obstáculo que se interponga en contrario".¹⁷ Pide también que se diga a los electricistas que "si no aceptan trabajar ellos mismos la jornada de ocho horas se buscará a

otro personal apoyado en fuerza armada".¹⁸ La planta fue incautada el día 9 de noviembre. De esta manera se inauguraba la práctica de que es el estado quien toma en sus manos una empresa que se considera necesaria para el desarrollo de las demás relaciones capitalistas. Fue el gobernador quien envió al administrador de rentas Apolinar Espino para que llevara a cabo la incautación, en caso de que el Ayuntamiento no lo hiciera, y al mismo tiempo giró un oficio a la jefatura de operaciones pidiéndole que facilitara la fuerza armada a fin de apoyar el acto. Una vez realizado éste, el problema se complicó para los trabajadores, pues aun así las cosas, éstos se negaron a reanudar todos los servicios. Las amenazas de las autoridades municipales no se hicieron esperar, el presidente Miguel Melche hizo saber a los obreros que contaba con la autorización del gobernador Tejeda para buscar nuevo personal que sería apoyado por las fuerzas militares.

Para ese momento, el estado parecía haberse olvidado del artículo 162 de la Ley del Trabajo de Veracruz, que prohibía nuevas contrataciones. Los trabajadores fueron presionados y aun amenazados, y se les planteó que si llevaban a cabo algún boicot contra las instalaciones de la compañía, como ésta se encontraba ahora en manos del estado, estos actos serían considerados *rebel-día* y ellos tratados como rebeldes.¹⁹ Las posiciones habían empezado a ser definidas y el nuevo estado comenzó a practicar cómo llevar las riendas de la sociedad que le había tocado gobernar. Con la planta incautada los trabajadores aceptaron firmar un convenio el 10 de noviembre. Acordaron que:

Primero: que el ayuntamiento se compromete a no usar obreros libres mientras la planta permanezca en su poder.

Segundo: proporcionar a los trabajadores huelguistas la cantidad de 2 mil pesos semanarios destinados a la raya de los que prestan sus servicios y los de los talleres.

Tercero: mantener en su poder la planta hasta que se resuelva definitivamente el conflicto.

Cuarto: dar todas las facilidades a los electricistas para la reanudación de los servicios

que aún permanecerán pendientes y que el servicio se irá ampliando según se vayan haciendo las reparaciones necesarias a los circuitos que han sufrido algunos desperfectos por las inclemencias del tiempo y otras circunstancias.

Cinco: en tanto el tráfico quedará pendiente.²⁰

Por fin, el 13 de noviembre fue aprobado el reglamento de tráfico y sancionado por el Ayuntamiento porteño, con lo que se ponía fin al conflicto. Sin embargo, el cambio tecnológico estaba en marcha. La Compañía ya no pudo parar, simplemente con una legislación formal, el desplazamiento del tranvía, y el consecuente deterioro, cada vez mayor, de las finanzas del Departamento de Tráfico.

1926. El cierre del Departamento de Tráfico

En los últimos días de 1926 todo el proceso que a lo largo de varios años se había venido gestando llegó a su conclusión con el primer cierre del Departamento de Tráfico. Este acontecimiento fue precedido meses antes por la firma de un Contrato Colectivo con el Sindicato de Tranviarios (que desde luego, se consiguió con muchas dificultades con la Compañía) y la fusión entre el Sindicato de Empleados de Tranvías Eléctricos y el Sindicato Mexicano de Electricistas en el mes de octubre. Todo ello en un intento de los tranviarios por resolver los graves problemas que los aquejaban, a raíz de la inminente crisis de su Departamento.

El 31 de diciembre de 1926, la Compañía de Luz Eléctrica, Fuerza y Tracción de Veracruz, colocó en el tablero de avisos lo siguiente: "De conformidad con el acuerdo tomado por el Consejo de Administración de la empresa, hago del conocimiento de los interesados y autoridades oportunamente, que el día de hoy quedará suspendido el servicio de tranvías, y con él todos los trabajos relacionados con el mismo tales como taller en general, fundición, herrería, soldadura, pintura, reparación, limpieza, cuadrilla de vía, línea elevada, cambios eléctricos, equipo eléctri-

co".²¹ Con la medida anterior quedaban cesantes todos los trabajadores del Departamento de Tráfico e, inclusive, algunos que pertenecían al Departamento Eléctrico.

La Confederación Nacional de Electricistas y Similares, organización a la cual pertenecía el SME, trató de tomar en sus manos la administración del Departamento de Tráfico y envió a la Junta Central de Conciliación y Arbitraje en Xalapa una comunicación en la cual le informaba que estaban dispuestos a reanudar el tráfico de tranvías bajo su responsabilidad. La Junta contestó que este procedimiento era ilegal, y el 5 de febrero de 1927 el sindicato emplazó nuevamente a huelga a la empresa. No obstante, algunos días después —el 13 de febrero— el SME reconsideró y pidió únicamente a las autoridades que se reanudara el servicio de tráfico, ya que una gran cantidad de trabajadores había quedado sin sus medios de subsistencia.²² Se inició entonces un largo proceso de negociación que se prolongó por casi 100 días, hasta que el 7 de mayo de 1927 se firmó, en la ciudad de Xalapa, un Convenio para la reanudación del tráfico, en el cual se acordó funcionar en forma de cooperativa por espacio de 3 meses. Entre sus principales cláusulas se acordaba que:

la administración del negocio dependerá directamente de la Compañía y el Ejecutivo designará una persona para que como representante de él cuide que el reglamento de tráfico se observe fielmente, y vigile que el personal que presta sus servicios en el Departamento de Tráfico cumpla estrictamente con su obligación. . . 5.d. El personal que de acuerdo con la cláusula 4a. de este convenio se utilizará para el manejo del negocio percibirá decenalmente de acuerdo con el número de horas que trabaje el 50% de las cantidades que por concepto de salarios por hora percibía al suspenderse el servicio de tranvías, entendido que aquellos trabajadores cuyo salario sea menor de 2 pesos por ocho horas diarias, la Compañía les abonará la diferencia como anticipo a cuenta de utilidades que les pueden corresponder para serles deducido al entregarles su participa-

ción en dichas utilidades. 6a. Queda convenido que el personal sólo recibirá por el trabajo desempeñado las cantidades que le corresponden de acuerdo al inciso d) de la cláusula 5 sin derecho a exigir ni recibir ningún otro pago por horas extras, domingos o cualquier otro concepto.²³

Las condiciones bajo las cuales tuvo que ser renovado el servicio de tráfico no pudieron ser más desfavorables para los trabajadores, que tuvieron que escoger entre la cesantía y el 50% de sus ya reducidos salarios, además de la renuncia a cualquier otra prestación, ya que fueron nulificados los anteriores Contratos Colectivos de Trabajo como condición para la firma del convenio.

La situación se había tornado demasiado difícil para los tranviarios, lo que los hizo vulnerables a nuevas presiones de la empresa, quizá debido a esto la organización volvió a desmantelarse y el 21 de septiembre de 1927 se separaron nuevamente del Sindicato Mexicano de Electricistas. No obstante, algunos miembros del Departamento de Tráfico se negaron a esta decisión y continuaron militando en las filas del SME.

El convenio del 7 de mayo de 1927 fue renovado por tres meses más, pero al término de este nuevo plazo los miembros del SME no parecieron estar dispuestos a continuar laborando bajo condiciones que ha todas luces significaban una sobreexplotación de su fuerza de trabajo. Por lo que giraron a la Junta de Conciliación y Arbitraje una comunicación en la que manifestaban que:

. . . con motivo de haber estado en su mayoría faltos de trabajo a causa de la suspensión del servicio de tranvías por espacio de 100 días, y lo cual según se desprende, tuvo entre otros de los principales objetivos, para la empresa lograr la implantación de un reglamento de tráfico en la ciudad de Xalapa el 7 de mayo del año pasado, sin que esto quiera decir que no nos dimos cuenta de lo ilegal e inhumano del citado convenio.²⁴

La empresa respondió a la rebeldía de los trabajadores con amenazas de cierre del Departamento de Tráfico, despidos de trabajadores en el Departamento Eléctrico y persecución de los líderes sindicales. Los electricistas decidieron entonces emplazar nuevamente a huelga, pero la Junta Central de Conciliación alegó que "los conflictos individuales" de los trabajadores despedidos, no son causa legal para que se declare la huelga y que, de estallar, sería considerada ilícita.

Entre las agrupaciones de tranviarios y electricistas comenzaron a darse innumerables conflictos. Los segundos se negaron a reanudar el convenio del 7 de mayo y pretendieron que fuera firmado un Contrato Colectivo de Trabajo para el personal del Departamento de Tráfico que pertenecía a su organización; pidieron, además, el desconocimiento del Sindicato de Tranviarios acusándolo de servir a los intereses de la compañía.²⁵

La huelga estalló por fin el día 10. de febrero de 1928. Los electricistas veracruzanos volvieron a empuñar su mejor arma de lucha: el boicot. Cortaron el cable alimentador de los tranvías en el puente de la Terminal; quitaron los fusibles de los transformadores, impidiendo el acceso a la cochera de los tranvías, etcétera. Sólo que en aquel momento las cosas habían cambiado, la propia matriz del SME reprobó sus métodos de lucha, y los electricistas veracruzanos se separaron del Sindicato Nacional.

Así las cosas, se vieron precisados a pedir ayuda a la Federación de Trabajadores de Mar y Tierra, organización adherida a la CROM. Sin embargo, más temprano que tarde, los métodos radicales de los electricistas veracruzanos chocaron con los intereses de esta organización, que pretendió imponer sus condiciones para apoyar la huelga²⁶ e, inclusive, exigió responsabilidades a los huelguistas por los daños que pudieran ocasionar a sus agrupaciones, ya que la paralización de actividades dejaba sin trabajo a sus agremiados.

El cerco parecía cerrarse y el aislamiento a que fueron sometidos los huelguistas se constituyó en uno de los principales factores de su derrota. Por otro lado, el estado parecía estar dispuesto

a hacer todo lo posible para terminar con una situación que hacía varios años le venía causando demasiados problemas. Así que la actuación de la Junta Central de Conciliación fue desde un principio desfavorable a los trabajadores. Unas semanas después de iniciado el movimiento lo declaró ilícito. El 27 de febrero de 1928 dictó un laudo descargando a la compañía de toda responsabilidad. La represión se desató y la empresa despidió sin mayor trámite a 34 trabajadores de un total de 89, lo que equivalía a que casi el 40% de la fuerza de trabajo quedara cesante. Además, la represión política sin precedente culminó con el desmantelamiento del Sindicato, que no volvió a reorganizarse sino hasta casi cuatro años después, bajo condiciones totalmente diferentes.

Una importante página de la lucha obrera del Puerto se cerraba con la derrota de los tranviarios y electricistas veracruzanos. Igualmente el destino del tranvía como medio de transporte urbano estaba escrito. Unos años después, la Compañía de Luz dejaba la cooperativa de tranvías en manos de los trabajadores, simplemente como un organismo deshauciado que se les entregaba para que muriera en sus manos. El desplazamiento tecnológico del tranvía era una realidad, pero no era una realidad que implicara racionalidad. Ni los propios trabajadores, ni la sociedad en su conjunto pudieron entender el problema de raíz, la modernidad que traía consigo el desarrollo vertiginoso del automóvil fue irracional, como se pondría de manifiesto algunos años después. El tranvía fue sustituido respondiendo a los intereses dominantes sin haber explorado todas sus posibilidades.

Al correr de los años, los problemas derivados de la contaminación en las grandes urbes harían volver el rostro al pasado y ver en el tranvía un medio de transporte que, de haber explotado toda su potencialidad, hubiera quizá evitado grandes "dolores de cabeza" a los habitantes de nuestras modernas ciudades. Los que pagan ahora con inversiones térmicas, enfermedades pulmonares y de toda índole, el precio de una "modernidad" basada simplemente en los márgenes de ganancia determinados en los centros de poder.

Notas

¹ Benjamín Coriat, *El taller y el cronómetro*, México, Siglo XXI Editores. El autor destaca el papel que el taylorismo y el fordismo, como nuevas formas de organización del trabajo jugaron en una nueva concepción de la valorización del valor y no sólo eso sino cómo estos elementos son capaces de trastocar las relaciones sindicales en un nivel más amplio.

² Miguel Rodríguez, *Los tranviarios y el anarquismo en México*, México, Universidad Nacional Autónoma de Puebla. El autor apunta la serie de luchas llevadas a cabo por los tranviarios en la capital de la República en la misma década de los veinte y la pérdida paulatina de posiciones ante el avance de la CROM.

³ Archivo General de la Nación (en adelante AGN), Ramo Trabajo, Caja 215, exp. 8 (Informe del inspector del trabajo en el estado de Veracruz).

⁴ *El Dictamen*, Veracruz, 17 de agosto de 1920.

⁵ AGN, Ramo Ferrocarriles SCOP, 73/13-1.

⁶ *El Dictamen*, Veracruz, 9 de agosto de 1920.

⁷ Romana Falcón, Soledad García, *La semilla en el surco (Adalberto Tejeda y el radicalismo en Veracruz 1883-1960)*, México, El Colegio de México y Gobierno del estado de Veracruz, 1986.

⁸ *El Dictamen*, Veracruz, 19 de agosto de 1920.

⁹ *El Dictamen*, Veracruz, 19 de agosto de 1920. Para

las diferencias entre las autoridades a que dio lugar la situación que se vivía en el estado consúltese Falcón Romana, *op. cit.*

¹⁰ *El Dictamen*, Veracruz, 18 de noviembre de 1922.

¹¹ *El Dictamen*, Veracruz, 19 de noviembre de 1922.

¹² AGN, Ramo Presidentes. Fondo Obregón/Calles, 407-V-5. Para los desacuerdos entre los poderes locales y federales consúltese también Oliva Domínguez Pérez, *La política y los movimientos sociales en el tejedismo*, Tesis Profesional, Universidad Veracruzana.

¹³ *El Dictamen*, Veracruz, 3 de octubre de 1924.

¹⁴ *El Dictamen*, Veracruz, 3 de octubre de 1924.

¹⁵ *El Dictamen*, Veracruz, 22 de octubre de 1924.

¹⁶ *El Dictamen*, Veracruz, 10 de noviembre de 1924.

¹⁷ *Idem*, 9 de noviembre de 1924.

¹⁸ *Idem*, 10 de noviembre de 1924.

¹⁹ *El Dictamen*, Veracruz, 10 de noviembre de 1924.

²⁰ *El Dictamen*, Veracruz, 11 de octubre de 1924.

²¹ AGE (en adelante Archivo General del Estado) Exp. 7, Veracruz, 1928.

²² AGE: Exp. 7, Veracruz, 1928.

²³ *Ibidem*.

²⁴ AGE: Exp. 7, Veracruz, 1928.

²⁵ *El Dictamen*, Veracruz, 3 de enero de 1928.

²⁶ *El Dictamen*, Veracruz, 4 de febrero de 1924.

