

EMPRESAS, TRANVÍAS Y ALUMBRADO PÚBLICO. LA COMPAÑÍA HIDROELÉCTRICA E IRRIGADORA DEL CHAPALA

Sergio Valerio Ulloa

Los signos del progreso y la modernidad.

Es indudable que la introducción de la energía eléctrica constituyó una ruptura en la estructura de la vida cotidiana de cualquier sociedad, en todos los ámbitos ya sean sociales, económicos, políticos o culturales; este acontecimiento se ha visto como un signo de progreso y de modernidad en la historia de las sociedades occidentales, no menos importante fue el cambio en los medios de transportes, en los que se sustituyó la tracción animal por la fuerza motriz cuya fuente fue primero el vapor, después la electricidad y posteriormente los derivados del petróleo. De esta manera, signos del progreso y de la modernidad fueron también la máquina de vapor, el teléfono, el telégrafo, el generador eléctrico, los focos incandescentes, las lámparas de arco voltaico, el tren eléctrico y los automóviles con motores de combustión interna.

La era de la electricidad empezó en México apenas diez años después de su introducción generalizada en Estados Unidos y en Europa occidental. En la década de 1880 México ya contaba con varias plantas generadoras de electricidad, que proporcionaban energía eléctrica a empresas mineras y manufactureras e iluminaban unas cuantas ciudades importantes del país, pero no fue sino hasta la primera década del siglo XX cuando se torno realmente impresionante el avance de la nueva industria¹.

Según el marco jurídico en el que se desarrolló en sus inicio la industria eléctrica establecido en la Constitución de 1857, quedaba bajo la jurisdicción de los estados y municipios el control de las corrientes superficiales y subterráneas de agua, pero en 1894 con la instalación de las primeras plantas hidroeléctricas en México, se promulgó un decreto que complementaba la Ley sobre Vías Generales de comunicación de 1888, en dicho decreto se estableció que el control sobre los recursos hidráulicos nacionales pasaba a manos del gobierno federal, introduciendo por primera vez, con relación a la explotación y administración de esos recursos, la figura jurídica de la “concesión”. De

¹ Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática (INEGI). *Estadísticas Históricas de México*. México, INEGI, 1985, Tomo I, p. 469.

esta manera, se le otorgó al Presidente de la República, la autoridad para otorgar concesiones para irrigación y generación de energía con propósitos industriales, quitándoselo a su vez a los gobiernos de los estados y de los municipios. En el mismo decreto se concedían exenciones fiscales, por un lapso de cinco años, a las plantas hidroeléctricas; exenciones de derechos aduanales sobre el equipo importado, y se facultaba al gobierno federal para expropiar (con la debida compensación, claro) los predios susceptibles de ser utilizados por los inversionistas privados para la instalación de plantas de generación. Asimismo, el decreto establecía que las tarifas eléctricas estarían sujetas a la aprobación del gobierno federal².

Las disposiciones de 1894 se vieron reforzadas, posteriormente, en 1896 y 1902, reafirmando la jurisdicción federal sobre el control de los recursos hidráulicos, mediante la transferencia de todas las funciones relacionadas con el otorgamiento de concesiones, franquicias y permisos para la generación de energía eléctrica a la Secretaría de Fomento y Colonización, la cual fue la encargada de la interpretación exclusiva e inapelable de la legislación en esta materia³.

Con la cuestión del control federal sobre los recursos hidráulicos surgieron múltiples manifestaciones del prolongado conflicto entre las fuerzas centralizadoras del gobierno de Díaz y los defensores de los derechos de los estados y municipios, que apoyaban en la letra la Constitución de 1857. No fue el caso del estado de Jalisco, pues hacia 1894 ya había perdido en gran medida sus ambiciones autonomistas con los gobiernos impuestos desde el centro por Porfirio Díaz. Pero en otros estados, la legislación sobre recursos hidráulicos fue atacada por su carácter inconstitucional, pues era claro para los estados y municipios que en gran parte su autonomía dependería de los ingresos que captaran, y los ingresos que se derivaran de los usos de los recursos hidráulicos prometían ser cuantiosos. Por su parte, el gobierno federal quería asegurar el completo control sobre los recursos hidráulicos lo cual le permitiría acrecentar su poder político y financiero, y al mismo tiempo, la fuerza hidroeléctrica prometía ser un palanca

² Ibid, p. 470.

³ Ibid.

segura para impulsar el desarrollo económico en México, tan anhelado por las elites y el gobierno porfirista⁴.

La forma concreta en que dichos cambios técnicos y materiales se llevaron a cabo en Guadalajara a partir de 1893 fue mediante un proceso rápido, el cual estuvo acompañado por las distintas concesiones y contratos entre el gobierno federal y el del estado de Jalisco, por una parte, y, por otra, los empresarios capaces de ofrecer dichos servicios a la ciudad. Las formas en que se organizaron las empresas y los empresarios que invirtieron en el servicio de alumbrado público y tranvías, también tiene su historia y también son signos de modernidad, comenzaron siendo pequeñas empresas independientes, que desde su inicio se estructuraron como empresas por acciones. El alumbrado público era suministrado por una empresa en particular, mientras que en el caso del servicio de tranvías, cada empresa se constituyó para construir y dar el servicio de transporte para cada una de las rutas o circuitos. Pero a fines del siglo XIX y principios del XX, estas empresas se fueron fusionando unas con otras para dar como resultando un importante monopolio encargado de dotar a la ciudad de Guadalajara de alumbrado público y de la totalidad del servicio de tranvías a base de energía eléctrica, la empresa que resultó de todas estas fusiones hacia el año de 1907 fue la Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala, S.A.

Esta empresa concentró todas las concesiones que habían tenido las empresas anteriores y tuvo la exclusividad de los contratos respectivos con el gobierno del estado de Jalisco y con el ayuntamiento de Guadalajara. La Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala se constituyó como una sociedad anónima por acciones, por este medio concentró un gran volumen de capital: \$14'000,000 eran su capital social en sus inicios, entre sus socios estaban capitalistas de la ciudad de Guadalajara y de la ciudad de México, miembros de las elites tapatías y defeñas, empresarios individuales y compañías industriales, comerciales y bancarias, así como empresarios nacionales y extranjeros como veremos detalladamente en este ensayo⁵. Por tanto, como sociedad anónima por

⁴ Ibid.

⁵ En un importante y clásico estudio sobre las inversiones extranjeras en México durante el Porfiriato, Luis Nicolau D'Olwer sostiene que "la Hidroeléctrica de Chapala fue una inversión enteramente francesa", lo cual creemos que es una afirmación errónea como explicaremos más adelante. D'Olwer, Nicolau. "Las inversiones extranjeras". En: Cosío Villegas, Daniel (director). *Historia Moderna de México. El Porfiriato. La vida económica II*. México, Editorial Hermes, 1974, pp. 973-1185. (véase p. 1089).

acciones, contaba con una asamblea de accionistas y un consejo directivo, que operaban y se reunían en la ciudad de México, en donde tenían su domicilio oficial. Esta estructura establecía una separación entre los propietarios de las acciones, (capitalistas), y los gerentes o el consejo directivo, como señalan Schumpeter, Chandler y Galbraith para las grandes empresas. La Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala había concentrado tantas funciones y actividades dentro del monopolio que tuvo que organizar la empresa de manera estratificada y diversificada, ofreciendo el suministro de energía eléctrica y el servicio de transporte de tranvías eléctricos, organizando sus actividades y su personal por departamentos y subdepartamentos, divisiones y subdivisiones, plantas generadoras y subestaciones, líneas o circuitos, oficinas y cuadrillas, lo que constituye una de las características de las grandes y modernas empresas industriales, según Chandler⁶. Por tanto, también un signo de la modernidad era la forma de organización interna de las empresas, su estratificación, diversificación y tamaño.

Pero antes de analizar detalladamente como era la Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala, tenemos que explicar cómo fue el proceso de formación y desarrollo de las empresas que le precedieron y la forma en que se fusionaron, para llegar, posteriormente, a la etapa de mayor concentración de capitales hacia la primera y segunda década del siglo XX, y la forma en que dicha empresa sorteó los problemas derivados del periodo revolucionario. Esta historia de la empresa termina cuando en 1940 la Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala fue comprada por Nacional Financiera, S.A., junto con otras compañías entre ellas: Eléctricas Guzmán, Eléctrica Morelia e Hidroeléctrica Occidental, S.A., para constituir una nueva y mayor compañía bajo la razón social de Nueva Compañía Eléctrica Chapala, S. A.⁷. Pero fue hasta el año de 1960 cuando el presidente Adolfo López Mateos nacionalizó la industria eléctrica adquiriendo a las empresas extranjeras que venían dedicándose a la generación,

⁶ Schumpeter, Joseph A. *Teoría del desenvolvimiento económico*. México, Fondo de Cultura Económica, 1944, pp. 135-161. Del mismo autor: *Capitalismo, socialismo y democracia*, México, Ediciones Orbis, 1983, tomo I, pp. 180-193. Chandler, Alfred, Jr. *Escala y diversificación. La dinámica del capitalismo industrial*. Zaragoza, España, Prensas Universitarias de Zaragoza, 1990, tomo I, pp. 11-73. Galbraith, John. *El nuevo estado industrial*. México, SARPE, 1984, pp. 138-139.

⁷ Alfaro Anguiano, César G. *La electricidad en Jalisco*. Guadalajara, UNED-Gobierno de Jalisco, 1988, p. 22.

transformación, distribución y venta de energía eléctrica, pasando la Compañía Eléctrica del Chapala a ser propiedad de la Comisión Federal de Electricidad⁸.

El alumbrado público en Guadalajara antes de la electricidad.

El alumbrado de la ciudad se hacía originalmente con aceite, el cual luego fue sustituido por petróleo. En 1876 el ayuntamiento de Guadalajara firmó un contrato con Francisco Valencia para dotar de alumbrado público a la ciudad, incluida la penitenciaría, por la cantidad de \$ 20,000.00 al año. El contratista Valencia tenía la obligación de instalar 350 luces de gas y 350 luces de grasa en las calles oscuras de Guadalajara. Por su parte, el ayuntamiento entregaba al contratista en perfecto estado los faroles, escaleras, linternas y demás útiles concernientes, siendo por cuenta del contratista todos los gastos que debían erogarse para que las calles estuvieran continuamente alumbradas⁹.

Los aparatos de gas para la iluminación de las calles eran de 10 luces, no así los de la plaza de armas que tenían veinte luces, las cuales debían estar todas encendidas antes del oscurecer, y se apagaban luego del toque del alba. Sin embargo, el alumbrado estaba sujeto a las fases de la luna, en las noches de luna llena, las farolas se mantenían apagadas, encendiéndose en las otras noches cuando la luna estaba en cuarto creciente o menguante, y cuando había luna nueva, incluso cuando había luna llena y estaba nublado. Aprovechando al máximo la luz de la luna y, de esta manera, se ahorraba aceite y gas, sólo la plaza de armas estaba continuamente alumbrada, independientemente de las fases de la luna, al igual que la iluminación dentro de los edificios públicos, los portales de San Juan de Dios y San Agustín¹⁰.

El pago del alumbrado público se hacía diariamente, de tal manera que el contratista recibía \$54.79 pesos diarios por parte del ayuntamiento, que al año sumaban los \$20,000 estipulados en el contrato, el cual tenía una duración anual¹¹. Los serenos uniformados, en general de edad madura, comenzaban su trabajo después que las campanas daban el toque de ánimas, a las ocho de la noche y no se separaban de su puesto hasta el rayar el alba del día siguiente. Cantaban cada hora y decían el estado del

⁸ Ibid, p. 26.

⁹ Archivo Municipal de Guadalajara (AMG). *Contrato para proporcionar alumbrado a la ciudad de Guadalajara*. Caja 1223, Paquete 141, Expediente 101. Año 1876.

¹⁰ Ibid.

¹¹ Ibid.

tiempo, con voz fuerte y especial tonada¹². Mezclando con ello el tiempo religioso y el tiempo profano¹³.

Llega la luz eléctrica a Guadalajara.

Producto de la segunda revolución tecnológica, la electricidad llegó a Guadalajara en 1893, mediante un contrato celebrado a inicios de ese año entre el empresario, representante de la Compañía de Luz Eléctrica de Guadalajara S.A.¹⁴, José María Bermejillo, empresario de origen español radicado en la ciudad de México, y el ayuntamiento de Guadalajara. El objetivo principal de dicho contrato fue alumbrar las calles céntricas de la ciudad y del palacio de gobierno¹⁵. Poco a poco la luz eléctrica se fue extendiendo por toda la ciudad. Para los nueve portales del centro y el kiosco de la plaza de armas, se adoptó la luz incandescente; y para ello se instalaron, por una parte, en un departamento de la jefatura de policía, en los bajos del palacio de gobierno: un generador de vapor de 20 caballos con aparatos de alimentación, y un receptor de expansión variable y regulador automático de la conocida marca New York Safety Steam Power Company, que servía para un circuito de 60 lámparas de poder luminoso de 16 bujías¹⁶. Por otra parte, se instaló un arco voltaico de 80 caballos de fuerza que se colocó en el exconvento de Santa María de Gracia¹⁷. Ese año Guadalajara estaba alumbrada en su totalidad por una espléndida instalación que llevaba el fluido eléctrico desde la poderosa caída de “El Salto” de Juanacatlán hasta la ciudad¹⁸. Entonces la luz eléctrica

¹² Dávila Garibi, José Ignacio. “Guadalajara, ‘la Perla de Occidente’ en las postrimerías del siglo XIX y principios del XX”. En : Muría, José María, Jaime Olveda y Alma Dorantes (recopiladores). *Lecturas históricas de Jalisco. Después de la Independencia*. Guadalajara, UNED-Gobierno de Jalisco, 1981, Tomo II, pp. 139-158.

¹³ Sobre estos tiempos véase Attali, Jacques. *Historias del tiempo*. México, FCE, 1985.

¹⁴ Esta es el nombre de la compañía más antiguo que se registra. Aldana Rendón, Mario. *Desarrollo económico de Jalisco, 1821-1940*. Guadalajara, Universidad de Guadalajara, 1979, p. 201.

¹⁵ Coronel Francisco Santa Cruz. “Memoria de Gobierno (2 de febrero de 1893)”. Lic. Y Gral. Luis del Carmen Curiel. “Memoria de Gobierno (2 de febrero de 1895)”, del 16 de septiembre de 1892 al 15 de septiembre de 1894. En: Urzúa Orozco, Aída y Gilberto Hernández Z. (compiladores). *Jalisco, Testimonio de sus Gobernantes*. Guadalajara, UNED-Gobierno de Jalisco, 1988. Tomo II, pp. 211-278.

¹⁶ Alfaro Anguiano, César G. *La electricidad en Jalisco*. Guadalajara, UNED-Gobierno de Jalisco, 1988, p. 12.

¹⁷ El arco voltaico se adaptaba perfectamente para iluminar grandes espacios donde se requería luz muy intensa, y si se considera la cantidad de luz producida, el arco voltaico aventajaba a cualquier otra fuente de luz artificial porque economizaba en gran medida energía eléctrica, a diferencia de la luz incandescente. *Ibid.*

¹⁸ Manuel Caballero relata hacia el año de 1893: “Guadalajara está alumbrada en su totalidad por una espléndida instalación eléctrica que se ha concluido hace muy pocos meses, aprovechando para ella la caída

sustituyó a los mecheros, zumbaron en las esquinas los arcos voltaicos de luz intensa, desigual, lívida y parpadeante. El alumbrado eléctrico se apagaba a las once de la noche, pero se mantuvo la costumbre de que en las noches de luna llena, no se encendiera el alumbrado, lo que daba a Guadalajara “un ambiente de marcado romanticismo”¹⁹.

La inauguración de la planta eléctrica de “El Salto” se llevó a cabo el 24 de junio de 1893 en una ceremonia fastuosa en donde el gobernador Curiel y 150 invitados más realizaron un banquete. El gobernador y los asistentes inspeccionaron los dos salones de la instalación, dando, él mismo, el primer movimiento al gran alternador, encendiendo de esta manera las lámparas incandescentes. La prensa de la época se jactaba de que la máquina generadora de energía eléctrica era la segunda en su género, ya que solamente en Inglaterra había otra más potente. La de “El Salto” podía alimentar 7,500 lámparas de 16 bujías cada una, lo que constituía una muestra de su fuerza y sus dimensiones²⁰. Hacia principios del siglo XX, la capacidad de esa planta pasaba de los 500 caballos de fuerza que tenía inicialmente a los 3,500 H.P. La caída de agua de El Salto tenía una altitud de 20 metros, y movía las poderosas turbinas que a su vez impulsaban los generadores eléctricos General Electric de 400 kilowatts cada uno, esta corriente eléctrica elevaba su potencia hasta los 10, mil voltios por medio de transformadores y se enviaban a Guadalajara a través de 24 km. de conductores de cobre aislados, para penetrar a la estación eléctrica de Guadalajara, en donde otros transformadores bajaban el potencial a 1,000 voltios para distribuirlos a toda la ciudad²¹.

Entre los asistentes al banquete estaban, por supuesto, los directivos de la Compañía de Luz Eléctrica de Guadalajara: José María Bermejillo y Cayetano Valadez, de la ciudad de México, y el ingeniero Ignacio Moreno, de Guadalajara. Las instalaciones de la planta eléctrica y la potente caída de agua que realiza el Río Santiago denominada

poderosa de agua del Salto de Juanacatlán. En opinión de un entendido electricista esa instalación es la mayor y más notable del continente americano.” Quien aclara que el alumbrado público en la ciudad fue primitivamente de aceite y después de petróleo, es Juan B. Iguínez, en la nota a pie de página, y agrega que fue en 1884 cuando se introdujo el alumbrado público en Guadalajara. En Iguínez, Juan B. *Guadalajara a través de los tiempos. Relatos y descripciones desde el Siglo XVI hasta nuestros días*. Guadalajara, Ayuntamiento de Guadalajara, 1989. Tomo II, p. 107.

¹⁹ Gallo Pérez, Celia Guadalupe. *Un visión de Guadalajara de fines del siglo XIX y principios del actual*. Guadalajara, UNED-Gobierno de Jalisco, 1986, p. 81-82.

²⁰ Alfaro. *Op cit.*, p. 13.

²¹ Juan Manuel Durán dice que la Planta de El Salto se construyó en 1898, lo cual está en contradicción con los otros autores y documentos que hemos citado aquí. Durán Juárez, Juan Manuel. “La industria eléctrica en Jalisco”. En: Fotoglobos. *Jalisco industrial*. Guadalajara, Editorial Ágata, 1996, pp. 41.

“El Salto”, estaban situadas dentro de los terrenos de la hacienda de “Jesús María”, propiedad de la esposa de José María Bermejillo, Dolores Martínez Negrete, hija del connotado empresario de origen español vecino de Guadalajara, Francisco Martínez Negrete²². Lo cual muestra los vínculos entre los grupos empresariales de Guadalajara y de la ciudad de México. El ingeniero Rafael Arozamena fue el encargado en jefe de la instalación de la planta eléctrica, en tanto que Daniel Godínez era el representante de la compañía en la ciudad de Guadalajara.

Posteriormente, en 1899 se construye la planta hidroeléctrica de Las Juntas que proporcionará energía eléctrica a las fábricas textiles de “La Experiencia” y “Atemajac”, situadas al norte de la ciudad²³. A partir de entonces la electricidad y la luz eléctrica serían elementos constantes y permanentes en la vida cotidiana y productiva de los tapatíos. Pero la empresa se fusionaría con otra encargada del servicio de trenes eléctricos y formarían un monopolio que concentraría ambas actividades.

Entre mulas y tranvías.

Otro signo característico del lento ritmo de vida que se tenía en Guadalajara hasta la primera década del siglo XX era el transporte urbano a base de tracción animal: coches, carretas y tranvías circulaban por las calles de Guadalajara con la misma parsimonia de los transportes usados en los inicios de la época colonial, constituyendo una estructura de muy larga duración. Fueron los empresarios José García, Manuel Arias y Celso Cortés, quienes en 1878 solicitaron al gobierno del Estado de Jalisco, una concesión para explotar el servicio de transporte urbano de pasajeros. El nombre de la empresa fue el de Compañía de Ferrocarriles de Guadalajara y utilizaron para dar el servicio unidades de tracción animal, con cupo de 20 personas máximo y la tarifa era de cinco centavos por viaje sencillo. Estos tranvías se inauguraron el 16 de septiembre de 1882 y la primera ruta fue la de norte-sur, que corría del jardín del Santuario por la calle de ese nombre (hoy Pedro Loza), doblando por la calle Prisciliano Sánchez para tomar la de El Rastrillo (Donato Guerra) hasta la garita de Mexicaltzingo, para regresar por la de

²² Valerio Ulloa, Sergio. *Capitalismo y oligarquía en Jalisco, 1876-1910*. México, El Colegio de México, 1999. Tesis de Doctorado, Tomo II, p. 553. Durand, Jorge. *Los obreros de Río Grande*. Zamora, El Colegio de Michoacán, 1986, p. 55.

²³ Durán. *Op cit.*, p. 41.

Colón, luego la de San Francisco (Av. Alcalde) hasta su terminal; la duración era de 15 minutos viaje sencillo²⁴.

Posteriormente se establecieron otras rutas y otras empresas de tranvías con tracción animal: la de San Juan de Dios a la Cárcel de Escobedo; la que salía de San Francisco al Agua Azul; la de Guadalajara a Tlaquepaque, que salía de la Plazuela de la Maestranza y llegaba al Parían de San Pedro, Tlaquepaque; la que llegaba a Atemajac y la que partía de los baños de Martínez Negrete o del Chirimoyo para llegar al jardín de Santa Mónica²⁵.

Fue hasta 1882 cuando entró en servicio la ruta de Guadalajara a San Pedro con cinco kilómetros de vía. Para la construcción de esta ruta se formó la Sociedad Anónima del Ferrocarril de la Penitenciaría a San Pedro, sus estatutos habían sido aprobados por el gobernador Fermín Riestra y por el Congreso local desde julio de 1874. Pero dicha compañía no reunió el capital suficiente porque desertaron muchos de sus socios, dejando al borde de la quiebra a la empresa e inconclusos, y en mal estado, los trabajos de la ruta. Dado el fracaso de esta compañía, se constituyó el 23 de julio de 1880, una nueva sociedad con nuevos estatutos, pero casi con los mismos socios entre los que figuraban empresarios de origen extranjero y empresarios locales. El capital social de esta segunda compañía fue de \$105,000.00 dividido en 21 acciones de \$5,000.00 cada una, siendo su primer presidente el empresario español Juan Somellera²⁶.

FERROCARRIL DE GUADALAJARA A SAN PEDRO (1880)

| Socio | Acciones | Capital (pesos) |
|------------------------------|-----------------|------------------------|
| Jesús Camarena | 2 | 10,000.00 |
| Agustín L. Gómez | 2 | 10,000.00 |
| Ignacio Arzópalo | 2 | 10,000.00 |
| Francisco Martínez Negrete | 2 | 10,000.00 |
| Antonio Álvarez del Castillo | 2 | 10,000.00 |

²⁴ Muñoz Gómez, Daniel. *El correo, el teléfono y el telégrafo en Guadalajara*. Guadalajara, UNED-Gobierno de Jalisco, 1988, pp. 97-98. Uribe Topete, Francisco Javier. “Los transportes de los tapatíos”. En: Rendón García, Lina (coordinadora). *Capítulos de historia de la ciudad de Guadalajara*. Guadalajara, Ayuntamiento de Guadalajara, 1992. T. I, pp. 107-97.

²⁵ Ibid.

²⁶ Valerio Ulloa, Sergio. *Empresarios extranjeros en Guadalajara durante el porfiriato*. Guadalajara, Universidad de Guadalajara, 2002, pp. 134-135.

| | | |
|---|----|------------|
| Fernández Somellera y Cía. | 2 | 10,000.00 |
| Fernández del Valle Hermanos | 2 | 10,000.00 |
| Manuel L. Corcuera, Nicolás Remus y Luciano Gómez | 2 | 10,000.00 |
| Froilán Michel | 2 | 10,000.00 |
| Pablo Navarrete, Rafael Sánchez y Francisco Ma. Ortiz | 1 | 5,000.00 |
| Néstor Arce | 1 | 5,000.00 |
| Teodoro Kunhardt | 1 | 5,000.00 |
| Total | 21 | 105,000.00 |

Fuente: AMG. Caja 1232, paquete 150, exp. 124, año 1881.

En 1884 se tendió la vía que comunicaba al barrio de Mezquitán con los Colomitos y la que llegaba a Atemajac. Mientras que la vía que iba de Guadalajara a Zapopan se inauguró en julio de 1894. De esta manera, los tranvías de mulitas siguieron extendiéndose por todos los rumbos de la ciudad, de tal forma que para fines del siglo XIX, las líneas urbanas y suburbanas contaban con una extensión de cerca de 44 kilómetros de vías²⁷.

Pero no fue sino hasta 1900 cuando las empresas Tranvías de Mexicaltzingo, Tranvías de Guadalajara, la Compañía Industrial de Guadalajara y los señores Clemente Villaseñor y José Vereá, se interesaron cada una y por su cuenta, en la introducción de tranvías eléctricos en la capital jalisciense. Sin embargo, los proyectos se interferían entre sí, de tal manera que el gobernador Luis C. Curiel tuvo que convocar a una junta el 14 de septiembre de 1900, para llegar a un acuerdo con las respectivas compañías tranviarias. Finalmente, sólo se otorgó a la Compañía de Tranvías de Guadalajara, un contrato para la construcción de una vía de tracción animal, para vincular el centro de la ciudad con la Estación del Ferrocarril Central y con la Colonia Americana²⁸.

Según la memoria de gobierno de Juan R. Zavala del 2 de febrero de 1903, la única compañía que celebró un contrato con el gobierno de Jalisco fue la de “Tranvías de Guadalajara”, pero todavía existía la Compañía de Tranvías de Mexicaltzingo durante el periodo de 1900 a 1902²⁹. Por otra parte, el 14 de noviembre de 1900, la Compañía

²⁷ Uribe, *Op cit.*, p.177. Rafael Torres Sánchez recoge esta información para explicar los ritmos de la vida cotidiana en Guadalajara a finales del siglo XIX. Torres Sánchez, Rafael. *Revolución y vida cotidiana: Guadalajara, 1914-1934*. Culiacán, Universidad de Sinaloa, 2001.

²⁸ Mendoza Bohne, Lourdes Sofía. *Función social, consumo colectivo y gestión: el tranvía eléctrico en Guadalajara, 1905-1923*. Guadalajara, Universidad de Guadalajara, 2002. Tesis de Maestría, 71-72.

²⁹ Juan R. Zavala (gobernador sustituto) “Memoria de Gobierno. Relativa al periodo comprendido entre el 16 de septiembre de 1900 y el 15 de septiembre de 1902. Presentada ante el Congreso del Estado de Jalisco

Industrial de Guadalajara³⁰ obtuvo un contrato con el gobierno de Jalisco para construir y para explotar un ferrocarril de vía ancha y de tracción eléctrica, entre Guadalajara y las fábricas textiles y de papel, propiedad de la Compañía Industrial de Guadalajara, denominadas: “La Experiencia”, “El Batán” y “Atemajac”³¹. También esta compañía compró el 12 de marzo de 1902 la compañía denominada “Empresa de Luz y Fuerza Eléctrica de las Juntas”, la cual era necesaria para poner en servicio el tren eléctrico que llevaba a los obreros a las fábricas de la misma empresa³²

Hasta 1905 las autoridades del gobierno del estado de Jalisco habían celebrado varios contratos con distintas empresas para el establecimiento de tranvías y para el cambio de tracción animal por eléctrica, pero finalmente se constituyó un monopolio que realizó un sólo contrato para el establecimiento del servicio y construcción de tranvías.

La llegada de los tranvías eléctricos a Guadalajara y la formación del monopolio tranviario. “La Electra S.A.”

En 1902, la Compañía de Tranvías de Guadalajara inició los trámites para lograr un convenio con la Compañía de Luz Eléctrica de Guadalajara, a fin de convertir a ésta en su filial, para asegurar el suministro de fuerza eléctrica para los tranvías. Pero en 1903 fue más allá y compró a dicha empresa, cambiando su razón social por la de “La Electra S.A.”. El gobierno apoyó en todo momento la formación de esta nueva empresa donando terrenos para la construcción de la estación de tranvías y expropiando a los dueños de predios bajo el concepto de “utilidad pública”, exenciones de impuestos y exclusividad por sesenta años para la explotación de los tranvías³³.

Posteriormente, el nuevo gobernador del estado, el coronel Miguel Ahumada, informaría a los diputados que su gobierno celebró un contrato con la Compañía de

el 2 de febrero de 1903”. En: Urzúa Orozco, Aída y Gilberto Hernández (compiladores). *Jalisco, Testimonio de sus gobernantes*. Guadalajara, UNED-Gobierno de Jalisco. 1988. Tomo II, pp. 401-428.

³⁰ Para un análisis más detallado de la Compañía Industrial de Guadalajara y de sus socios, véase a Valerio Ulloa, Sergio. *Empresarios extranjeros en Guadalajara durante el Porfiriato*. Guadalajara, Universidad de Guadalajara, 2002, pp. 27-57.

³¹ Archivo Histórico de Jalisco (AHJ). F-10-908. Caja 113-D. Esta información se encuentra en el expediente de los documentos referentes al contrato celebrado entre el Gobierno de Jalisco y La Compañía Hidroeléctrica del Chapala, del 19 de noviembre de 1909, ante el notario público Homobono Díaz.

³² Alfaro. *Op cit.*, p. 18.

³³ Mendoza. *Op cit.*, pp. 72-74

Tranvías, Luz y Fuerza de Guadalajara, conocida también como “La Electra S.A.”³⁴, contrato previamente aprobado por el Congreso local, para el establecimiento de tranvías eléctricos en la ciudad de Guadalajara. Este contrato se firmó el 1º de abril de 1905. Dicha compañía fue la sucesora de “La Compañía de Tranvías de Guadalajara”, y de las otras a quienes sucedió esta última. “La Electra” también adquirió la Negociación de Tranvías de Mexicaltzingo con las concesiones y contratos que ésta tenía³⁵.

“La Electra” S.A. se constituyó en la ciudad de México en 1903, no tengo todavía la fecha exacta, pero entre los socios fundadores se encontraban Andrés Bermejillo, Luis Barroso Arias, El Banco Central Mexicano, El Banco de Londres y México, Cayetano Valadez, Ramón Alcázar, Fernando Pimentel y Fogoaga, Hugo Scherer Jr., José María Bermejillo, Martín Ribón y Emilio Pinzón. Como vemos eran empresas y empresarios mexicanos y extranjeros de la ciudad de México, algunos de ellos ya tenían inversiones anteriores en Guadalajara, lo cual muestra la interrelación entre los distintos grupos de empresarios del país mediante la conformación de compañías por acciones o sociedades anónimas³⁶. José María Bermejillo y Cayetano Valadez eran los directivos de la Compañía de Luz Eléctrica de Guadalajara, como vimos anteriormente. De esta manera se facilita enormemente la fusión de ambas compañías.

Este grupo de empresarios reunió el capital necesario a través de la venta de acciones para introducir los tranvías eléctricos en Guadalajara. “La Electra” S.A., a inicios de 1905, comenzó a construir un edificio ex profeso en la Plazuela de San Fernando, al costado poniente del Río San Juan de Dios frente al puente de Medrano (donde hoy se encuentra el los talleres del diario El Occidental). Este edificio fue

³⁴ Hay un confusión entre los nombres de la Compañía de Tranvías, Luz y Fuerza de Guadalajara y “La Electra S.A.”, algunos autores y documentos las mencionan como si fueran dos empresas distintas, pero según la información documental y las fechas en que estas operaron, pareciera que fueran la misma empresa, “La Electra” sería el nombre abreviado de la Compañía de Tranvías Luz y Fuerza de Guadalajara. También se confunde porque en el 12 de abril de 1909, “La Electra S.A.”, fue sustituida por otra compañía denominada “La Nueva Compañía de Tranvías, Luz y Fuerza de Guadalajara”) subrayo “Nueva”, porque esto es lo que la distingue de la anterior, además de que surgió de la fusión de “La Electra S.A” y el departamento eléctrico de la Compañía Industrial de Guadalajara, pero no en 1907, como señala Mendoza Bohne, sino el 12 de abril de 1909 como estipula el acta notarial respectiva del notario Manuel Borja Soriano. Mendoza. *Op cit.*, p. 77. AHJ. F-10-908. Caja 113-D.

³⁵ Coronel Miguel Ahumada (gobernador constitucional). “Memoria de Gobierno. Relativa al periodo comprendido entre el 16 de septiembre de 1904 y el 15 de septiembre de 1906. Presentada ante el Congreso local el 2 de febrero de 1907”. En: Urzúa. *Op cit.*, pp. 455-470.

³⁶ AHJ. F-10-908. Caja 113-D. “Contrato entre el Gobierno del Estado de Jalisco y la Compañía Hidroeléctrica del Chapala, 19 de noviembre de 1909”.

dedicado para el almacén de los carros y góndolas, talleres de montado y reparaciones, así como despachos para el personal de servicio, y en la planta alta, para oficinas del director general, secretaría, contaduría y caja, despachadores y jefes de personal correspondiente. Este mismo año, se hicieron los trabajos de canalización del Río Santiago, debajo de “El Salto” de Juanacatlán, para instalar la maquinaria indispensable, y proveer de fuerza eléctrica a la planta de tranvías, conforme al proyecto de planos del Ing. Alberto Robles Gil³⁷. La compañía importó generadores, líneas de conducción y todo el equipo necesario de los Estados Unidos, se dispuso de los primeros diez carros e instructores norteamericanos adiestraron a los conductores tapatíos, y finalmente el 14 de septiembre de 1907, a las diez de la mañana, llegó por la calle de Maestranza y avenida Juárez el tranvía inaugural, que traía abordo al gobernador Miguel Ahumada, algunos funcionarios y a los directivos de la empresa.³⁸

El contrato de 1905 entre “La Electra” y el gobierno de Jalisco estipulaba que la compañía estaba obligada a pagar al erario público, la cantidad de \$400,000.00, en anualidades de \$50,000.00, dicha suma se invertiría en obras públicas, como el embovedamiento del Río San Juan de Dios y en fondos para la amortización de la deuda pública del gobierno de Jalisco³⁹.

“La Electra” no duró mucho, pues cuatro años después de su constitución, el 12 de abril de 1909, fue sustituida por otra compañía denominada La Nueva Compañía de Tranvías Luz y Fuerza de Guadalajara. Todos los bienes de “La Electra” pasaron a La Nueva Compañía de Tranvías, Luz y Fuerza, pero además, la Compañía Industrial de Guadalajara aportó también las instalaciones de la línea de tranvías que iba de Guadalajara a las Fábricas de “La Experiencia”, “El Batán” y “Atemajac”. De esta manera, La Nueva Compañía de Tranvías, Luz y Fuerza de Guadalajara se constituyó en la fecha señalada anteriormente en la ciudad de México, ante el notario público Manuel Borja Soriano. Los socios fueron los anteriores dueños de “La Electra” y los dueños de la Compañía Industrial de Guadalajara, empresarios de nacionalidad francesa radicados en

³⁷ Uribe. *Op cit*, p. 185.

³⁸ Lomelí, *Op cit*, p. 95. Uribe. *Op cit.*, p. 186-187.

³⁹ Coronel Miguel Ahumada. *Op cit.*, p. 460.

Guadalajara. Los objetivos principales de esta nueva compañía fueron adquirir los bienes de “La Electra” S.A. y explotar los negocios que ella tenía⁴⁰.

ACCIONISTAS DE LA NUEVA COMPAÑÍA DE TRANVÍAS, LUZ Y FUERZA DE GUADALAJARA S.A. (1909)

| Socio | Número de acciones |
|--|---------------------------|
| Enrique Tron | 91 |
| L. Gas y Compañía | 157 |
| Federico Kladt | 50 |
| John W. Stcliffe | 50 |
| Banco Central Mexicano | 7,863 |
| Enrique Pasos | 116 |
| José P. Bustamante | 114 |
| Lic. Pedro S. de Azcué | 17 |
| Compañía Bancaria de Obras y Bienes Raíces, S.A. | 66 |
| Eduardo Angoitia | 414 |
| Fernando Pimentel y Fogoaga | 492 |
| Jesús Salcido y Avilés | 50 |
| Eduardo Vega | 200 |
| Hugo Scherer y Compañía | 11 |
| Hugo Scherer Jr. | 50 |
| Martín G. Ribón | 76 |
| Emilio Pinzón | 183 |
| Suma | 10,000 |

Fuente: Alfaro Anguiano, César G. *La electricidad en Jalisco*. Guadalajara, UNED-Gobierno de Jalisco, 1988, p. 19.

La Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala, S.A.

De este modo se consolidó el monopolio del servicio de tranvías en Guadalajara, por parte de La Nueva Compañía de Tranvías, Luz y Fuerza de Guadalajara, pero el proceso de concentración de capital y de fusión empresarial no quedó ahí. El 13 de julio de 1909, también en la ciudad de México y ante el mismo notario público, Manuel Borja Soriano, se presentaron Manuel Cuesta Gallardo, Fernando Pimentel y Fogoaga, Enrique Tron, el Lic. Pablo Macedo, como apoderado del Señor Hugo Scherer Jr., Jesús Salcido y Avilés, Emilio Pinzón, Porfirio Díaz (el hijo del presidente), el Lic. Lorenzo Elizaga, Manuel Marroquín y Rivera, Federico Kladt y John Stcliffe, a nombre propio y además

⁴⁰ AHJ. F-10-908. Caja 113-D.

los señores Pimentel y Kladt, como representantes del Banco Central Mexicano S.A., para constituir la Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala S.A., con domicilio en la ciudad de México, pero pudiendo establecer sucursales dentro y fuera de la república, y al mismo tiempo tener un domicilio en Guadalajara, sólo para efectos de los contratos celebrados o que se celebraran con el ayuntamiento de dicha ciudad y con el gobierno de Jalisco⁴¹.

El 25 de septiembre de 1909, los socios de la Nueva Compañía de Tranvías, Luz y Fuerza de Guadalajara daban por terminada dicha empresa, en tanto que los bienes y contratos de la misma pasaron a formar parte del capital y de los bienes de la Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala S.A.⁴².

La duración de la Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala estaba planeada para noventa años, nueve meses y 7 días, contados a partir del día de su fundación, el 13 de julio de 1909. El capital social con el que comenzó la compañía sumaba la cantidad de \$14'000,000.00⁴³, siendo su presidente y representante el señor Fernando Pimentel y Fogoaga, y su gerente general el Ing. Emilio Pinzón⁴⁴.

Constituida finalmente de manera legal, la Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala celebró un contrato con el gobernador de Jalisco, el coronel Miguel Ahumada, el 19 de noviembre de 1909, ante el notario público Homobono Díaz, en la ciudad de Guadalajara. En dicho contrato el gobierno de Jalisco reconocía a la Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala como sucesora de la Nueva Compañía de Tranvías, Luz y Fuerza de Guadalajara, y por lo mismo, como cesionaria de los derechos y obligaciones provenientes de los contratos que se habían establecido entre esta última y el gobierno de Jalisco: uno del 26 de octubre de 1899 a nombre de Enrique Schondube relativo a ministrar al gobierno 400 caballos de potencia eléctrica; otro con el mismo Schondube, del 10 de mayo de 1901, relativo a algunas modificaciones del contrato anterior; y otro con la Compañía Industrial de Guadalajara, del 25 de abril de 1902,

⁴¹ Ibid.

⁴² Ibid.

⁴³ Lomelí. *Op cit*, p. 95. AHJ. F-5-915. 60-bis 6. Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala. Tarifas (1915). D'Olwer sostiene que el capital de la empresa era de 50 millones de francos, que equivalían a 20 millones de pesos. D'Olwer. *Op cit*, p. 1089. Juan Manuel Durán afirma que la Compañía inició con un capital de 11.6 millones de pesos. Duran. *Op cit*, p. 41. Tomamos la cifra de 14 millones de pesos como capital social porque es el que viene señalada en la documentación de la Compañía hacia 1915.

⁴⁴ AHJ. F-10-908. Caja 113-D.

reconociendo a dicha compañía como subrogada en las obligaciones del señor Schondube. También reconocía el gobierno de Jalisco a la Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala como cesionaria de los derechos y obligaciones del contrato que Manuel Cuesta Gallardo había hecho con el mismo gobierno, el 30 de abril de 1908⁴⁵, para la distribución de fuerza y luz en la ciudad de Guadalajara y en el estado de Jalisco, a partir del 30 de abril de 1908 y los demás bienes que le pertenecían y que se utilizaban en la generación y distribución de energía eléctrica. Cuesta Gallardo también aportó a la nueva compañía la concesión que obtuvo del gobierno federal para explotar y desecar los terrenos de la ciénega de Chapala por medio de la Compañía Agrícola del Chapala, S.A., dicha compañía también fue reconocida como filial de la Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala⁴⁶.

El gobierno de Jalisco y la Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala, convinieron en refundir todos los contratos anteriores en uno, en el cual se autorizaba a la Compañía Hidroeléctrica (en adelante) para que, dentro de los límites de las municipalidades de Guadalajara, San Pedro Tlaquepaque y Zapopan, conservara, construyera y explotara instalaciones para la generación, transmisión, distribución y ministración de energía eléctrica para alumbrado, fuerza motriz, calefacción o cualquier otro uso que se le quisiera dar. El plazo del contrato fue de cincuenta años, excluyendo a cualquier otra empresa o a particulares para ofrecer los productos y servicios concesionados a la Compañía Hidroeléctrica. En tanto que la Compañía se obligaba a conservar en buen estado sus plantas eléctricas, la maquinaria de reserva que fuera necesaria para asegurar el servicio de alumbrado público, el de abastecimiento de fuerza motriz a las bombas de los Colomos, de donde se surtía de agua potable a Guadalajara, y el servicio de tranvías eléctricos, y a transformar, en los dos años siguientes a la fecha del contrato, el cableado aéreo por subterráneo en las calles del centro de la ciudad⁴⁷.

De esta manera, el monopolio no sólo abarcó el servicio de tranvías, sino también el suministro y generación de fuerza motriz y luz eléctrica. Como hemos visto tanto en

⁴⁵ Ibid. Véase Romero, Laura. "Industria eléctrica, sindicalismo y estado en los 20s. El zunismo y la 'Hidra'". En *Estudios Sociales*, Revista del Instituto de Estudios Sociales. Universidad de Guadalajara, Vol. I, Número 3, pp. 53-62.

⁴⁶ AHJ. Material no clasificado de 1915. Sobre la marcha de las diversas concesiones de que han disfrutado las compañías "La Electra S.A. y "La Cía. Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala".

⁴⁷ Ibid.

“La Electra”, como en la Nueva Compañía de Luz y Fuerza, y, luego, en la “Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala, los accionistas no eran exclusivamente franceses, como lo afirma D’Olwer, sino que en ella concurrían capitales y empresarios locales, nacionales y extranjeros, empresarios individuales y compañías industriales, comerciales y financieras, lo que si es seguro es que en este momento era una empresa muy próspera⁴⁸.

El servicio de tranvías eléctricos.

Para una ciudad como la Guadalajara de principios del siglo XX, contar con un servicio de tranvías eléctricos era un signo de modernidad indiscutible, rompía con la estructura tradicional de los medios de transporte de tracción animal, como los caballos, burros y mulas, con los carros y carretas y, por último dejaba atrás el uso de tranvías tirados por mulitas.. Sus características eran la comodidad de sus asientos, la protección del clima que brindaba, la velocidad, su módico precio, el logro de un itinerario marcado, la amplia longitud de sus rutas y la diversidad de estas, y que se libraba finalmente de la dependencia del carácter de los animales de tracción⁴⁹.

El servicio de tranvías eléctricos inició en 1907 con 10 vagones eléctricos tipo “30”, que aumentaron ese mismo año a 32 del mismo tipo, más dos vagones de dos pisos, que sólo duraron unos meses. Hacia 1910 había 120 vagones más de tipo “60” y conforme pasaban los años la empresa aumentaba el número de sus unidades y la extensión de sus rutas. En 1912 se sumaron 10 vagones más del tipo “80” y en 1916 corrieron por primera vez las góndolas de verano. La modernidad en estas unidades de transporte eléctrico se hacía evidente con los modelos de los vagones, en 1922 llegaron los tipo “40” con puertas eléctricas y corredizas. La capacidad por vagón variaba entre 20 y 28 asientos dobles, de tal manera que cada vagón transportaba en promedio 40 pasajeros, sin contar los que iban parados en las horas de mayor demanda. Esto fue un cambio

⁴⁸ D’Olwer afirma que la Hidroeléctrica de Chapala fue una inversión enteramente francesa, y que al final del Porfiriato estaban en manos de tenedores franceses las 140 mil acciones y las 60 mil obligaciones de dicha empresa, asegura que cada título valía 100 francos y el capital social era de 20 millones de francos. Dice D’Olwer que la empresa era muy próspera y que los títulos se cotizaban al 200% con un valor de 50 millones de francos, lo cual equivalía a 20 millones de pesos. Asegura también que estos mismos empresarios franceses poseían también 50 mil acciones de los Tranvías de México y mil acciones de la Hidroeléctrica de Aguascalientes. D’Olwer, *Op cit.* p. 1089.

⁴⁹ Mendoza. *Op cit.*, p. 87.

importante comparado con la capacidad de los transportes tradicionales de tracción animal, incluidos los tranvías de mulitas, pues estos últimos transportaban entre 14 y 24 personas⁵⁰.

El cableado, las vías y las partes de los vagones se trajeron desde una fábrica en St. Luis Missouri, Estados Unidos. Todo el material importado se armaba en Guadalajara, en los talleres de la empresa construidos para ello⁵¹. La construcción de las vías para los tranvías eléctricos siguieron, en algunas de ellas, las mismas rutas de los tranvías de mulitas, las rutas nuevas se diseñaron apropiadamente para la circulación de los tranvías eléctricos. Dichas vías se fueron tendiendo por diversas calles del centro de la ciudad, acompañados de los postes y cableado necesario para tal servicio. La extensión de las líneas era muy amplia y abarcaba los cuatro puntos cardinales y requirió, para su instalación, el acondicionamiento previo de las calles por donde iban a pasar. Todo ello bajo la inspección y vigilancia del gobierno del estado, quien nombró a un inspector espacial para vigilar que se cumplieran los contratos establecidos entre la empresa y el mismo gobierno⁵².

Según Sofía Mendoza Bohne, que ha hecho un minucioso y rico estudio de los tranvías en Guadalajara, las rutas se podían clasificar en tres tipos según su ubicación y los puntos que enlazaban: a) las rutas de concentración, aquellas que abarcaban el perímetro de la ciudad de Guadalajara, recorrían como un laberinto las calles donde se encontraba la mayor concentración de población; b) las rutas de enlace interno, eran las que transportaban a los pasajeros de una a otra orilla de la ciudad, atravesándola por el centro pero sin salirse de la misma, haciendo rutas alargadas horizontales; y c) las rutas de enlace aledaño, que conectaban a la ciudad con los poblados más cercanos y significativos como Zapopan, Atemajac, San Pedro, Oblatos y las Huertas⁵³.

Las primeras rutas, todavía con tracción animal fueron suburbanas, conectaban el centro de Guadalajara con San Pedro Tlaquepaque, por una parte, y por otra, con las fábricas situadas al norte de la ciudad: Atemajac, El Batán y la Experiencia. Posteriormente las rutas, ya con tranvías eléctricos, fueron urbanas, cruzando de lado a

⁵⁰ Ibid, p. 87.

⁵¹ Ibid, p. 88.

⁵² Ibid, pp. 90-92.

⁵³ Ibid, pp. 93-94.

lado la ciudad y atravesando por sus principales colonias y centros culturales y comerciales. En el tendido de las vías se observa el interés de las autoridades y de los dueños de las compañías tranviarias para vincular a las distintas zonas y sectores dentro de la ciudad, así como sus zonas aledañas, también intentaban fomentar el intercambio comercial, cultural y social entre las distintos grupos y clases sociales que habitaban la ciudad, aunque desde el inicio de este servicio hubo una separación tajante entre las distintas clases sociales, al poner en el servicio vagones de primera, de segunda y hasta de tercera clase, para las cuales correspondían distintos precios, haciendo efectivo el dicho popular: “juntos pero no revueltos”. Por ejemplo, las rutas que conectaban el centro con las fábricas textiles servían principalmente para el transporte de los obreros que trabajaban en dichas fábricas, al mismo tiempo que vinculaban al centro comercial de la ciudad y a las colonias donde habitaba la elite tapatía como la Moderna, la Francesa y la Americana⁵⁴.

EXTENSIÓN DE LA LÍNEAS DE TRANVÍAS EN 1907

| LINEAS | METROS |
|---|---------------|
| Línea de Zapopan y servicio fúnebre | 11,055 |
| Línea de San Pedro | 7,340 |
| Circuito Oriente A | 3,870 |
| Circuito Oriente B | 3,725 |
| Circuito Oriente Analco | 3,450 |
| Circuito Sur A | 4,735 |
| Circuito Sur B | 4,425 |
| Circuito Poniente A | 5,092 |
| Circuito Poniente B | 4,050 |
| Circuito Poniente C | 4,967 |
| Circuito Norte A | 3,447 |
| Circuito Norte B por Belén | 3,272 |
| Circuito Norte B por Hospital (excedente) | 184 |
| Desarrollo aproximado de todas las líneas | 59,794 |

Fuente. Mendoza. *Op cit.* p. 91

Las tarifas del pasaje variaban según la ruta, lo cual estaba determinado por la variedad de las distancias que cubría cada ruta, pero también había una diferencia del precio según la clase: de 1ª, 2ª o 3ª, según lo estipulaban los mismo reglamentos respectivos, lo cual constituye un dato representativo de esa permanente segregación

⁵⁴ Ibid, p. 95.

social que hubo y sigue habiendo en Guadalajara con respecto a la población, en la cual hay ciudadanos de primera y ciudadanos de segunda. Un anuncio de 1907 de la Compañía de Tranvías, Luz y Fuerza de Guadalajara nos lo muestra para la Línea de Zapopan: desde las 6 de la mañana hasta las 9:20 de la noche, cada 20 minutos salía un carro, partiendo del frente de la Catedral de Guadalajara hasta Zapopan, el costo del pasaje en 1ª clase era de \$0.16, mientras que el de segunda era de \$0.08, o sea que los de primera pagaban el doble que los de segunda⁵⁵. En trayectos más cortos el precio era menor y de acuerdo a la clase.

El equipamiento interno del vagón estaba en función de la “clase”. Los de primera tenían asientos cómodos de mimbre, detrás del vagón de primera iba el de segunda clase, que era una góndola descubierta con asientos de madera. En los vagones de primera no se admitían personas en estado de ebriedad, ni con sombrero de charro o de ala ancha, ni personas paradas, ni se permitía llevar bultos o animales. Pero en los carros de segunda y tercera si se permitían algunas de estas restricciones, sobre todo en las horas de mayor demanda de pasaje⁵⁶.

Es indiscutible que el ritmo de la vida cotidiana de los tapatíos a fines del porfiriato se reflejaba en el funcionamiento de los tranvías, las personas empleaban este servicio de transporte para ir a trabajar, para ir al centro a las tiendas y almacenes comerciales, a los templos, a las tareas y funciones públicas ya fuera como burócratas o como contribuyentes. Los fines de semana, de fiesta o relajamiento, estos mismos transportes les servían para ir de visita familiar, de día de campo en los distintos parajes aledaños a la ciudad, al teatro, a la plaza de toros, o para ver los recién organizados partidos de fútbol entre los equipos tapatíos. Sin faltar los conflictos y accidentes cotidianos que ocurrían en los vagones y en las vías, y que molestaban permanentemente a la ciudadanía, ayer como hoy.

La “Hidroeléctrica” y la revolución.

⁵⁵ Ibid, pp.107-108.

⁵⁶ Ibid, p. 112.

Al inicio de la década revolucionaria la producción de fuerza eléctrica que proporcionaban varias caídas de agua cerca de Guadalajara, daban una importante cantidad de caballos de fuerza de la siguiente manera:

GENERACIÓN DE ENERGÍA ELÉCTRICA EN JALISCO (1912)

| Planta Hidroeléctrica | Generación de energía eléctrica (caballos de fuerza) |
|-----------------------|---|
| El Salto | 14,000 |
| Las Juntas | 7,000 |
| Puente Grande | 12,000 |
| La Experiencia | 2,000 |
| Total | 35,000 |

Fuente: AHJ. F-9-913. Caja bis T."Notas estadísticas sobre el Estado de Jalisco y Guadalajara" (1912).

Según el contrato celebrado el 19 de noviembre de 1909, entre el Gobierno del Estado de Jalisco y la Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala, la compañía estaba obligada a suministrar a la ciudad de Guadalajara, cuando menos 20,000 caballos de fuerza. También tenía la obligación de vender dentro de los límites de la municipalidad de Guadalajara y en los centros de consumo que estuvieran a menos de 5 kilómetros de distancia de sus plantas receptoras, el caballo de energía eléctrica de 736 waty/segundo, diariamente durante 20 horas y en un plazo de cincuenta años, a precios que no excedieran las siguientes tarifas:

TARIFAS DEL SUMINISTRO DE ENERGÍA ELÉCTRICA 1909

| Clase de suministro | Precios mensuales | Precio fijos |
|--|-------------------|----------------------------|
| Motores de 500 H.P. | \$8.33 | \$ 100.00 anuales |
| Motores entre 300 y 500 H.P. | \$12.50 | \$150.00 anuales |
| Motores entre 100 y 300 H.P. | \$14.58 | \$175.00 anuales |
| Motores entre 100 y 50 H.P. | \$16.66 | \$200.00 anuales |
| Motores entre 5 y 50 | \$20.83 | \$250.00 anuales |
| Motores de más de 150 H:P, con medidor | | \$0.03 por KWH |
| Motores de menos de 5 H.P, con medidor | | \$ 0.10 por KWH. |
| Alumbrado y calefacción, en áreas con cableado aéreo, con | | \$0.025 por hectowatt/hora |

| | | |
|--|---|----------------------------------|
| medidor, | | |
| Alumbrado y calefacción en áreas de cableado subterráneo, con medidor, | | \$0.03 hectowatt/hora |
| Alumbrado y calefacción, cuota fija, en áreas con cableado aéreo | \$1.00 mensual por lámpara de 16 bujías | \$12.00 por lámpara de 16 bujías |

Fuente: AHJ. F-10-908. Caja 113-D.

La compañía se obligaba a proporcionar al gobierno la energía eléctrica para el alumbrado público o de los edificios del mismo gobierno y municipales, así como fuerza motriz para servicios públicos, con una rebaja del 15% sobre las cuotas anteriormente fijadas. De la misma manera, la compañía estaba obligada a tener constantemente a disposición del gobierno de Jalisco las 24 horas del día y hasta el 9 de noviembre de 1921, 400 caballos de potencia eléctrica que el gobierno podría utilizar en todos los usos que le convinieran, siempre que fueran del servicio público, pues en ningún caso podrían ser utilizados en beneficio de particulares. El gobierno tenía a su disposición, también como obligación derivada de este contrato, 400 H.P. de 10,000 volts, aproximadamente, en el punto llamado Los Colomos, para poner en funcionamiento las bombas que surtían de agua a Guadalajara⁵⁷.

Según una publicación de la época, el costo de la potencia eléctrica para la irrigación y pequeños motores se vendía a \$10.00 mensuales el caballo de fuerza, con servicio de 24 horas. Para la industria, variaba de 5.5 centavos el kw/hora, hasta 3 centavos entre 5 y 500 caballos, y por cantidades superiores a estas se hacían precios proporcionalmente más bajos. El costo para alumbrado era de \$1.00 mensual por lámpara de 40 watts por 24 horas, y para más de 500 lámparas el precio era de \$0.75 por lámpara, con medidor se cobraba a 2.5 centavos hectowatt/hora. La fuerza motriz y la luz recorrían 165 kilómetros de distancia dentro del estado de Jalisco, llevando la energía eléctrica hasta los centros mineros de Hostotipaquillo y Etzatlán con una corriente de 70,000 voltios que se transformaban a 20,000 por medio de subestaciones⁵⁸.

En 1917 la cantidad de fuerza desarrollada era de 21,000 caballos de fuerza, en tanto que el consumo total máximo de la Compañía Hidroeléctrica ascendía a 5,000

⁵⁷ AHJ. F-10-908. Caja 113-D.

⁵⁸ AHJ. F-9-913. Caja F-97 bis T. "Notas estadísticas sobre el Estado de Jalisco y Guadalajara" (1912).

caballos. El potencial en las plantas para ese mismo año era el siguiente: Puente Grande, 10,000 volts; Juanacatlán, 1,300 volts; y Las Juntas, 2,000 volts. El potencial de los circuitos principales de distribución para servicios de luz y fuerza motriz era de 2,000 volts, y los secundarios de 120 volts. Para el servicio de alumbrado público (lámparas de arco) y planta “Los Colomos”, la frecuencia de la corriente era de 50 ciclos; y la fuerza a disposición del Gobierno del Estado era de 50 ciclos⁵⁹.

En julio de 1917, el departamento de Luz y Fuerza de la Compañía Hidroeléctrica, anunciaba sus nuevas tarifas en oro nacional, porque los billetes de circulación forzosa no eran aceptados fácilmente por los usuarios ni por la empresa. La fuerza motriz se cobraba según el tipo de consumidor con cuota fija o con cuotas por medidor según la siguiente tabla:

**TARIFAS DE LA CIA. HIDROLÉCTRICA E IRRIGADORA
DEL CHAPALA S.A. (1917)**

| Capacidad-Consumo | Cuota fija mensual (pesos) | Cuota con medidor (pesos/KWH) |
|---|-------------------------------|----------------------------------|
| Motores de más de 150 H.P. | | 0.03 |
| Motores de 5 a 150 H.P. | | 0.078 |
| Motores de 0.125 H.P. | 3.50 | |
| Motores de 0.25 H.P. | 6.00 | |
| Motores de 0.33 H.P. | 7.20 | |
| Motores de 0.5 H.P. | 9.00 | |
| Motores de 0.75 H.P. | 12.00 | |
| Motores de 1 H.P. | 14.40 | |
| Motores de 1.5 H.P. | 19.20 | |
| Motores de 2 H. P. | 26.40 | |
| Motores de 3 H. P. | 36.00 | |
| Ventiladores de 150 watts | 5.00 | |
| Servicio de Luz en instalaciones mayores de 11 lámpara de 40 watts (casas particulares) | | 0.31 |
| Lámpara incandescente de 40 watts. (comercios) | 1.25 | |
| Lámparas de menos de 40 watts (comercios) | 1.25 | |
| Lámparas de arco de 6 amperes, se considera igual a 9 lámparas incandescentes de 40 watts | 11.25 | |
| Cinematógrafos | 100.00 | |

⁵⁹ AHJ. Gobernación. 1917. Material sin clasificación.

Fuente: AMG. Expediente D-14, julio de 1917.

Por otra parte, los tranvías eléctricos en Guadalajara tenían, en 1912, una extensión de 75 kilómetros de vías, superando a los de las demás ciudades de la república después de los tranvías de la ciudad de México, con 60 carros que corrían diariamente y transportaban a 9 millones de pasajeros en el año. El pasaje urbano costaba 6 centavos en promedio por persona⁶⁰. O sea que, según estos datos, la Compañía Hidroeléctrica obtenía más o menos unos \$540,000.00 anuales sólo por el transporte de pasajeros en sus tranvías.

Estas notas llamaban la atención sobre la paz que se vivía en Jalisco a pesar del movimiento revolucionario que se había desarrollado en el país entre 1910 y 1912. Se jactaban de que en Jalisco no hubiera habido trastornos estando sus negocios, su industria, minería y agricultura en constante trabajo. “Jalisco –decía- aparece ante el mundo como un Estado eminentemente culto y civilizado, que da toda clase de garantías a los nacionales y extranjeros que vienen a invertir sus capitales en el fomento de los negocios”⁶¹.

Pero el fin del porfiriato afectó las relaciones entre la Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala y el gobierno, pues los dueños de la empresa pertenecían en su mayoría a los círculos más cercanos al presidente Porfirio Díaz y a sus familiares, entre ellos se encontraba el hijo del propio presidente. Los gobiernos revolucionarios no le dieron el mismo trato ni las mismos apoyos y facilidades a esta empresa como se los habían otorgado los gobiernos porfiristas.

AUMENTO EN EL PRECIO DEL PASAJE DE TRANVÍAS. (ABRIL DE 1915)

| Concepto | Anterior (pesos) | Actual (pesos) | Incremento neto (pesos) | Aumento % |
|---|-------------------------|-----------------------|--------------------------------|------------------|
| Líneas urbanas | | | | |
| Boleto general para todas las líneas de la ciudad | 0.06 | 0.10 | 0.04 | 66.67 |
| Libreta con 20 planillas para todas las líneas | 1.00 | 1.50 | 0.50 | 50.00 |
| Hoja de cuatro planillas | 0.20 | 0.30 | 0.10 | 50.00 |
| Boletos Colonia Poniente | 0.08 | 0.10 | 0.02 | 25.00 |

⁶⁰ Ibid.

⁶¹ Ibid.

| | | | | |
|---|-------|-------|-------|--------|
| Libreta con 15 planillas Col. Poniente | 1.00 | 1.20 | 0.02 | 2.00 |
| Líneas foráneas | | | | |
| Boleto Guad. A la Garita de San Pedro | 0.06 | 0.10 | 0.04 | 66.67 |
| Boleto Guad. Al Paradero | 0.08 | 0.10 | 0.02 | 25.00 |
| Boleto de 1 ^a | 0.10 | 0.12 | 0.02 | 20.00 |
| Planilla | 1.00 | 1.20 | 0.02 | 2.00 |
| Boletos Guadalajara-San Pedro 1 ^a | 0.12 | 0.15 | 0.03 | 25.00 |
| Boletos Guadalajara-San Pedro 2 ^a | 0.06 | 0.10 | 0.04 | 66.67 |
| Boleto Parader- San Pedro 1 ^a | 0.60 | 0.10 | 0.04 | 6.67 |
| Boleto Parader- San Pedro 2 ^a | 0.30 | 0.50 | 0.02 | 6.67 |
| Boletas de abono mensuales de Guad-S.Pedro | 7.50 | 10.00 | 2.50 | 33.33 |
| Boletas de abono mensuales de Guad-S.Pedro | 3.75 | 5.00 | 1.25 | 33.33 |
| Boletas de abono mensuales de Guad-S.Pedro | 5.00 | 6.00 | 1.00 | 20.00 |
| Boletas de abono mensuales de Guad-S.Pedro | 2.50 | 3.00 | 0.50 | 20.00 |
| Boleto Guad. Zapopan 1 ^a | 0.06 | 0.10 | 0.04 | 66.67 |
| Boleto Guad. Zapopan 2 ^a | 0.03 | 0.05 | 0.02 | 66.67 |
| Boleto Zapopan -Atemajac 1 ^a | 0.05 | 0.10 | 0.05 | 100.00 |
| Boleto Zapopan -Atemajac 1 ^a | 0.03 | 0.05 | 0.02 | 66.67 |
| Boleto Guad- Zoquipan 1 ^a | 0.16 | 0.15 | -0.01 | -6.25 |
| Boleto Guad- Zoquipan 2 ^a | 0.08 | 0.10 | 0.02 | 25.00 |
| Guadalajara Col. Seattle-Zapopan 1 ^a | 0.16 | 0.20 | 0.04 | 25.00 |
| Guadalajara Col. Seattle-Zapopan 2 ^a | 0.08 | 0.10 | 0.02 | 25.00 |
| Guad.-Zapopan Intermedios 1 ^a | 0.05 | 0.10 | 0.05 | 100.00 |
| Guad.-Zapopan Intermedios 2 ^a | 0.03 | 0.05 | 0.02 | 66.67 |
| Tarjetas de abono mensual a Zapopan | 10.00 | 15.00 | 5.00 | 50.00 |
| Tarjetas de abono mensual a Zapopan | 5.00 | 7.50 | 2.50 | 50.00 |
| Tarjetas de abono mensual a Zapopan | 5.00 | 6.00 | 1.00 | 20.00 |
| Tarjetas de abono mensual a Zapopan | 2.50 | 3.00 | 0.50 | 20.00 |
| Experiencia boletos | 0.06 | 0.10 | 0.04 | 66.67 |
| Totales | 46.70 | 62.17 | 15.47 | 33.13 |
| Promedios | 1.46 | 1.94 | 0.48 | 32.88 |

Fuente: AHJ. F-5-915. 60 bis. Oficio de la Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala, S.A. al Subsecretario de Gobierno del Estado de Jalisco, de 13 de abril de 1915.

Aunque no interrumpió totalmente esta cotidianidad, la lucha civil y los cambios que iba imponiendo el movimiento revolucionario en el país, afectaron directa e indirectamente la actividad de la población tapatía y, en particular, de la empresa y de los tranvías⁶². En un oficio del 13 de abril de 1915, la Compañía Hidroeléctrica le comunica al subsecretario de gobierno del Estado de Jalisco, que: “en vista de la situación por la que atravesamos, y al cambio tan alto a que se consigue moneda extranjera con que tenemos que hacer la mayor parte de nuestros gastos, especialmente lo que se refiere a la compra de materiales indispensables para la buena marcha de los servicios públicos que

⁶² Sobre la cotidianidad de accidentes, multas y molestias que causaban los tranvías durante la década revolucionaria véase a Rafael Torres Sánchez, quien considera que este ir y venir de correspondencia entre las autoridades estatales y municipales era un dialogo entre el estado y la sociedad civil. Torres, (Op cit.), pp. 322-324.

se nos tienen encomendados, nos vemos en el caso de aumentar el precio de pasaje en nuestros tranvías”. El aumento promedio del pasaje fue de un 33% en todos sus boletos y planillas⁶³. Pero en particular aumentaron en mayor porcentaje los boletos sencillos, en promedio un 66.67%; que las planillas, libretas, boletas y tarjetas que aumentaron en menor porcentaje, perjudicando en mayor medida al pasajero de bajos recursos que no podía comprar una libreta o una tarjeta mensual. Los efectos del colapso del sistema monetario y la emisión de billetes de circulación forzosa, así como la inflación desencadenada, afectaron de manera directa las finanzas y los precios del pasaje de la empresa de tranvías

Las multas no se hicieron esperar, ni los conflictos con los trabajadores que, con la nueva situación política y social y con un nuevo discurso ideológico, comenzaron a organizar sus sindicatos y a enfrentarse a los capitalistas dueños de la empresa, por una parte promovido por los mismos trabajadores, pero, también, por otra, apoyados por las autoridades revolucionarias que trataban de consolidar sus gobiernos y minar el poder de las viejas elites porfiristas. En septiembre de ese año la Compañía Hidroeléctrica fue multada con \$5,000.00 por no cumplir con el servicio de alumbrado público, según lo dispuesto por el contrato. Desde inicio de septiembre de 1915, los trabajadores de la Compañía Hidroeléctrica se preparaban para estallar la huelga denunciando el despotismo y las arbitrariedades de los directivos de la empresa, el aumento de la tarifa y el desconocimiento de planillas vendidas antes del aumento, despidos arbitrarios del personal del departamento de tranvías. La empresa prometió pagar sueldos de \$1.50 o de \$1.20, pero sólo después de 10 horas de trabajo⁶⁴. Los obreros denunciaron que la empresa les pagaba a \$0.15 y \$0.16 la hora a los conductores, mientras que a los motoristas les pagaba a \$0.18 y \$0.20 la hora a los motoristas, además que se les prohibía asistir a la Casa del Obrero Mundial o a cualquier centro obrero, y que se castigaba a quien admitía billetes de \$5.00, por lo que pedían la intervención del gobierno⁶⁵.

⁶³ AHJ. F-5-915. 60 bis 6. Oficio de la Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala al Subsecretario de Gobierno del Estado de Jalisco, de 13 de abril de 1915.

⁶⁴ BPEJ-FE. Acción, septiembre 16, 1915. año I, tomo I, época II, número 23. Biblioteca Pública del Estado de Jalisco. Fondos Especiales.

⁶⁵ BPEJ-FE. Acción, agosto 7 de 1915. tomo I, año I, época II, núm. 43.

En diciembre de 1915 estalló la huelga de los empleados de la Compañía Hidroeléctrica⁶⁶, entre sus demandas estaba el aumento de sueldos, querían que se les pagara a los inspectores \$0.65; a motoristas a \$0.60, a conductores \$0.55. y a troleros y bandereros a \$0.40, diarios. Además exigían que la jornada fuera de 9 horas por turno, el pago de médico en caso de accidente, reconocimiento a su sindicato y no despedir a ningún trabajador. Un mes después, el 21 de enero de 1916, los obreros de la Compañía Hidroeléctrica volvieron a parar sus actividades con otra huelga. El movimiento por mejoras laborales y por establecer su sindicato, fue prolongado y tuvo sus vaivenes, se paraba y volvía a iniciarse, con el evidente descontrol que esto acarrearía a la población tapatía, por ejemplo, el 25 de diciembre de 1915 se quedaron sin electricidad los trenes. El martes 28 de ese mes, pese a seguir la huelga, los trabajadores daban servicio en la ruta de Tlaquepaque y Zapopan⁶⁷. Los trabajadores tenían confianza de que la huelga se ganaría, y creció el entusiasmo cuando llegó una delegación de la Casa del Obrero Mundial a Guadalajara, por este hecho los obreros creían que la revolución estaba con ellos⁶⁸. La Casa del Obrero Mundial estableció una filial en Guadalajara en 1915, de la cual los trabajadores tranviarios fueron unos de sus primeros agremiados⁶⁹ Pero el 16 de enero de 1916 se resolvió el conflicto entre los trabajadores y la empresa, la Gerencia de México rechazó los puntos esenciales de las demandas de los obreros, según un dirigente de la Casa del Obrero Mundial, “hubo flaqueza por parte de los dirigentes de la Sociedad Mutualista⁷⁰”.

Los tranviarios se quejaron del poco apoyo que tuvieron del gobierno constitucionalista encabezado por Manuel M. Diéguez, a quien le recriminaron su apoyo a la empresa y su pasado sindicalista⁷¹. Los problemas entre los trabajadores y la Compañía Hidroeléctrica continuaron durante todo el año de 1916, pues en diciembre de ese año, los tranviarios volvieron a amenazar con estallar en huelga si no se les pagaba en metálico, cosa a la que accedió la empresa. Pero por otro lado, la compañía cobró las

⁶⁶ “La Hidra”, como le comenzaron a llamar los propios trabajadores y el vulgo tapatío. Romero, Laura. “Industria eléctrica, sindicalismo y estado en los 20s. El zunismo y la ‘Hidra’”. En Estudios Sociales, Revista del Instituto de Estudios Sociales de la Universidad de Guadalajara. Año I, núm. 3, pp. 53-62.

⁶⁷ BPEJ-FE. Acción. Viernes 17 de diciembre de 1915. Tomo II, Época II, Año I, Núm. 173.

⁶⁸ BPEJ-FE. Acción. Domingo 2 de enero de 1916. Tomo II, Época, Año 1, Núm. 188.

⁶⁹ Mendoza. *Op cit.* p. 142.

⁷⁰ BPEJ-FE. Acción. Viernes 14 de enero de 1916.. Tomo II, Época II, año 1. Núm. 200,

⁷¹ BPEJ-FE. Acción. Viernes 7 de enero de 1916. Tomo II, Época II, año 1, Núm. 193.

tarifas del pasaje en oro nacional o su equivalente, debido a todo el problema monetario que se presentó con los billetes de circulación forzosa⁷².

En octubre de 1917 La Compañía Hidroeléctrica se dirigió al gobernador del Estado para que se le autorizara el aumento de la jornada laboral de 8 a 10 horas al día, a lo que el gobernador respondió que la compañía podía establecer para los motoristas, inspectores, conductores y obreros, jornadas de 10 horas por día, interrumpiendo por turno las labores, como lo solicitó la compañía, pero bajo las siguientes condiciones:

- 1ª Que los salarios estipulados para ocho horas de trabajo no disminuyan;
- 2ª Que por las dos horas de trabajo que se aumenten se abone como salario un ciento por ciento más de lo fijado para las labores normales; y
- 3ª Que en ningún caso podrá darse trabajo extraordinario a una misma persona por más de tres días consecutivos⁷³.

Lo cual dejaba ver el inicio de la política del estado revolucionario en materia laboral, como intermediario en los conflictos obrero patronales, defendiendo algunas veces a los trabajadores y, en otras, a los patrones. De cualquier manera, la revolución no interrumpió ni el suministro de energía eléctrica ni las corridas de los tranvías en la ciudad de Guadalajara.

Para ese mismo año de 1917 la Compañía Hidroeléctrica contaba, según sus inventarios para el servicio de tranvías con 54 carros motores, de los cuales 9 estaban en reparación, y tenía 42 carros de remolque, el número de carros era mayor si lo comparamos con los 60 que había en 1912. Los carros cubrían 11 circuitos y cada circuito tenía en promedio 3 o 4 carros que hacían 78 viajes por circuito, trasladando en promedio 50,487 pasajeros por circuito; cada viaje por circuito llevaba en promedio 16 pasajeros. La capacidad por carro en las líneas urbanas era de 60 pasajeros, mientras que en las líneas foráneas era de 80 pasajeros⁷⁴. Durante la década de 1910-1920 la extensión

⁷² BPEJ-FE. El Demócrata. Domingo 12 de diciembre de 1916. Tomo II, Núm. 366.

⁷³ AHJ. Material no clasificado. 5 de octubre de 1917.

⁷⁴ AHJ. Gobernación. Expediente 74. Material sin clasificación. 1913. Informe de la Compañía Hidroeléctrica del Chapala, S. A.

de las vías de los tranvías eléctricos no se incrementó, de 1917 a 1922 siguió contando con los mismos 75 kilómetros con los que había comenzado la década.

El número de pasajeros transportados por los tranvías tenía sus alzas y sus bajas, la explicación de este fenómeno no es muy fácil. Según los datos que publicó la Gaceta Municipal entre agosto de 1917 y diciembre de 1922, el promedio anual de pasajeros transportados en tranvía fue de 9'656,544, se incrementó en 7.29% con respecto al promedio anual de 1912 que era de 9 millones de pasajeros transportados⁷⁵. Lo cual quiere decir que el promedio de pasajeros transportados mensualmente en 1912 era de 750,000 mientras que entre 1917 y 1922 fue de 804,711.6. Sin embargo, la cantidad de pasajeros transportados mensualmente se mantiene en una cifra muy baja de julio de 1917 a mayo de 1920, cuando alcanza un promedio mensual de 531,196.65 pasajeros. Esta baja en el transporte de pasajeros puede explicarse por los efectos económicos causados por la lucha civil durante la revolución en Guadalajara, entre ellos se debe considerar la escasez de moneda fraccionaria, la inflación de los precios por la emisión de billetes de circulación forzosa, aumento en el precio del pasaje particularmente, problemas financieros de la empresa tranviaria, reducción del número de carros y de corridas, reducción de la actividad económica y comercial por la guerra civil, entre otras muchas causas que se pueden enumerar. Lo cierto es que pasando la década de mayores enfrentamientos militares, el transporte de pasajeros en tranvías se recuperó alcanzando niveles más altos que los de 1912 con un promedio mensual de 965,510 pasajeros entre 1920 y 1922, lo que significaba 11'586, 125.7 pasajeros transportados anualmente, este movimiento del transporte de pasajeros en los tranvías se observa en la siguiente gráfica⁷⁶.

⁷⁵ Toda la información sobre el número de pasajeros se publicó mensualmente en La Gaceta Municipal, septiembre de 1917 a diciembre de 1922. "Locomoción. Tranvías. Resumen de los pasajeros transportados durante el mes...". BPEJ.FE.

⁷⁶ Ibid.

tranvías, modificación de rutas, y la venta de libretas con 25 planillas al precio de \$2.00 cada libreta, con el fin de resolver el problema de la falta de moneda fraccionaria, ya que el pasaje costaba \$0.08 en el servicio urbano⁷⁸.

Estas mejoras y reestructuraciones del servicio de tranvías fueron implementadas debido a la presión y a la competencia que significaba para la Compañía Hidroeléctrica el inicio del servicio de transporte público a base de camiones, vehículos de combustión interna. La década de 1920 a 1930 no fue fácil para la Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala, en primer lugar tuvo que enfrentar la política abiertamente obrerista y populista de los gobiernos emanados de la revolución tanto a nivel nacional como local. En el caso del gobierno de Jalisco, el gobernador José Guadalupe Zuno y su política obrerista hizo difícil las relaciones entre la empresa de tranvías y el gobierno. Lo primero que enfrentó la Compañía Hidroeléctrica fue el fin de su exclusividad en el transporte público, hacia 1924 un grupo de empresas y trabajadores del volante se unieron para introducir el servicio de camiones, estableciendo una real competencia con el monopolio tranviario. Los camiones cobraban 8 centavos el pasaje y los viernes de cada semana en barata se cobraban sólo 7 centavos⁷⁹. El año de 1925 se fundó la Compañía Occidental de Transportes, fusionando las distintas rutas de camiones que había en Guadalajara, pero esta compañía desapareció por incosteabilidad en 1928, ya que no resistió la competencia con la compañía tranviaria⁸⁰.

La Compañía Hidroeléctrica trató de competir con las nuevas empresas de camiones en la segunda mitad de los años veinte del siglo pasado, incrementando sus unidades, comprando más equipo, reestructurando rutas y enlazándolas unas con otras, sin embargo, el desgaste de las unidades, de las vías y del equipo en general, sumado a

⁷⁸ BPEJ-FE. La Sátira. Octubre 5 de 1919. Año I, núm. 28.. En el AHJ. F-5-920. Caja 61.

⁷⁹ Mendoza, Op cit., p. 142. Entre 1921 y 1922 unos propietarios de coches de alquiler y choferes fundaron una unión con oficinas en el Edificio Mosler, resultando José Claro Torres electo secretario general, esta agrupación ofreció por primera vez en Guadalajara el servicio público de pasajeros con un destartalado "forcito" acondicionado con bancas laterales y techo de lona, el costo del pasaje era de sólo \$0.05. Fue hasta el año de 1924 cuando se establecieron las rutas "Centro-Colonias", "Mexicaltzingo-Mezquitán y otras más, ampliando el servicio de transporte en autobuses de neumáticos, siendo los socios de esta cooperativa Miguel Colunga, Agustín Zúñiga y los choferes, cobrando a \$0.80 el pasaje. Al año siguiente se fundó la Compañía Occidental de Transportes, fusionándose las líneas mencionadas para crear las suburbanas de Guadalajara-Tlaquepaque y Guadalajara-Zapopan. Esta compañía desapareció por la competencia con los tranvías y, posteriormente, en 1930 nació la Alianza de Camineros, siendo sus principales accionistas Jorge y Heliodoro Hernández Loza. Muñoz, Op cit, pp. 104-105.

⁸⁰ Ibid.

las circunstancias políticas y sociales adversas, y a la competencia que representaban los autobuses, generó que a partir de 1928 los tranvías eléctricos se volvieran vetustos, se desmantelaran las líneas urbanas, y que solamente quedaran en uso las líneas foráneas de Tlaquepaque y Zapopan⁸¹.

Finalmente, el 8 de agosto de 1930 se constituyó la primera agrupación de propietarios de camiones llamada la “Alianza de Camioneros”, con un total de 64 unidades siendo todas de una sola clase y con un solo precio de 12 centavos el pasaje. Dos años antes, la Compañía Hidroeléctrica ya había empezado a levantar los rieles y hacia 1936 el servicio de tranvías había entrado en su peor crisis, la empresa tranviaria entró en liquidación y el gobierno entregó a manos de los trabajadores tranviarios el servicio para que lo organizaran a través de cooperativas. Los trabajadores fracasarían y los tranvías desaparecerían definitivamente pocos años después⁸².

Las relaciones entre la Compañía Hidroeléctrica y el gobierno de Jalisco durante los años veinte del siglo pasado fueron fuertemente conflictivas, derivadas de la política populista y sindicalista de José Guadalupe Zuno, quien hizo todo lo posible por destruir al monopolio eléctrico y tranviario⁸³. Según Zuno, la Compañía Hidroeléctrica había incumplido con el contrato que tenía celebrado con el gobierno de Jalisco, no había instalado líneas eléctricas subterráneas en las calles del centro de la ciudad, ni había ministrado a Guadalajara los 20,000 caballos de fuerza a que estaba obligada, tampoco había conservado en buen estado la maquinaria de reserva para el alumbrado público y la fuerza motriz para las bombas de agua de Los Colomos. Por último, Zuno alegaba en contra de la empresa que al no cumplir con el contrato, ésta tenía la obligación de pagar impuestos de los cuales estaba exenta si cumpliera con los términos del mismo. De tal manera, y según las cuentas de Zuno, el erario del Estado de Jalisco había dejado de

⁸¹ Torres. *Op cit.*, p. 324. Mendoza. *Op cit.*, p. 142, Muñoz. *Op cit.*, pp. 104-105. Uribe. *Op cit.*, pp. 107-137.

⁸² Mendoza. *Op cit.*, p. 143.

⁸³ Laura Romero nos da visión pro-zunista del problema entre Zuno y la Compañía Hidroeléctrica, en la cual se justifican todas sus medidas radicales en aras de una política obrerista y social y el desmantelamiento de un monopolio. Según Romero el mérito mayor de Zuno fue haber contenido el proceso de integración monopólica de la industria eléctrica por la Compañía Hidroeléctrica, a través del fortalecimiento de la clase obrera en Jalisco. Romero *Op cit.* Lo cierto es que Zuno no detuvo nada, pues el monopolio ya estaba creado desde 1907, lo que sí hizo Zuno fue debilitar esta empresa hasta que desapareció, en perjuicio de la economía, de los trabajadores y de los empresarios, por causa de sus medidas populistas y antimonopólicas.

percibir desde el 12 de noviembre de 1920 la suma de \$94,000. Por ello Zuno embargó a la Compañía en agosto de 1924, instaló policías en las oficinas de Guadalajara e intentó aprehender al gerente⁸⁴.

La Compañía Hidroeléctrica solicitó la mediación del presidente Obregón en el conflicto, pero Obregón dejó que Zuno actuara “sin más límites que la ley”, claro interpretada según el interés del gobierno zunista. Por tal motivo, la Compañía Hidroeléctrica trató de ampararse contra la dirección general de rentas del Estado de Jalisco que le exigía, además de la cantidad adeudada, \$35,000 pesos mensuales. En respuesta, el gobierno de Jalisco incautó la compañía separando al gerente, al cajero, al contador y demás personal de la empresa, rebajando a precios irrisorios el precio de la luz y el pasaje de tranvías. La Compañía Hidroeléctrica acudió una vez más a Obregón, pero este se negó a intervenir en el asunto e incluso a darles audiencia a los representantes de la empresa. Lo cual sumado a la suspensión del amparo promovido por la empresa en contra del gobernador del estado y contra el jefe de la dirección general de rentas, obligó a la empresa a poner a disposición del gobierno sus libros de contabilidad⁸⁵.

Afortunadamente para la Compañía Hidroeléctrica, el cambio de presidente de la República le fue adverso a Zuno y favorable a la compañía. El nuevo gobierno federal callista le concedió el amparo a la empresa en contra de los actos del gobernador de Jalisco y del director general de rentas. Este hecho obligó a Zuno a renegociar el contrato con la Compañía Hidroeléctrica a través de su apoderado, el Ing. Manuel Castello. El nuevo contrato se realizó el 28 de mayo de 1925 y en el convinieron el gobierno de Jalisco y la Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala varios puntos: el gobernador ordenó que se levantara el embargo, secuestro e intervención que la Dirección General de Rentas había llevado a cabo en los bienes de la compañía, con el entendido de que dicha compañía no haría reclamo alguno de las circunstancias y hechos derivados del embargo. Acuerdan que el contrato de 1909 mantenga su vigencia en todas sus cláusulas, salvo algunas modificaciones que se expresan a continuación: se elimina la exclusividad que tenía la Compañía Hidroeléctrica en el suministro de energía eléctrica para alumbrado, fuerza motriz o calefacción, permitiendo al gobierno del estado de

⁸⁴ Ibid.

⁸⁵ Ibid.

Jalisco otorgar a otra empresa o particulares concesiones más favorables y con obligaciones menores que las establecidas en el contrato de 1909 y en este de 1925. La Compañía Hidroeléctrica se obliga a entregar al Estado 100 caballos de energía eléctrica, en corriente trifásica de 60 ciclos y con un voltaje de 4,000 voltios a 10,000 voltios y a transformar en subterránea la red aérea para la distribución de la energía eléctrica en las calles del centro de la ciudad. En compensación de las franquicias que el gobierno del Estado le otorga a la Compañía Hidroeléctrica, ésta pagará \$100,000 por bimestres vencidos, las tarifas de la energía eléctrica para los consumidores serán aprobadas por la Secretaría de Comercio y Trabajo. La Compañía Hidroeléctrica se obliga en este nuevo contrato a conservar en buen estado sus plantas eléctricas y sus redes de distribución de tal modo que pueda asegurar el servicio de alumbrado público y el de fuerza motriz al público y al Estado, así como a las bombas de Los Colomos y el servicio de tranvías eléctricos en la ciudad de Guadalajara, la Compañía Hidroeléctrica quedó facultada para emplear en su servicio de transporte de pasajeros o carga, medios de propulsión distintos de la energía eléctrica, con excepción de la tracción animal⁸⁶.

El conflicto entre las autoridades estatales y la Compañía Hidroeléctrica aminoró cuando en 1926 el presidente Calles expidió el código nacional eléctrico, por el cual quedaba bajo control federal la vigilancia y la dirección de todas las obras hidroeléctricas, instalaciones y líneas establecidas y las que se establecieran posteriormente en el país. A pesar de que este código libraba a la Compañía Hidroeléctrica de las políticas populistas de Zuno, la compañía no estuvo dispuesta a correr más riesgos y, pocos días después, fue adquirida por capital norteamericano⁸⁷.

La década de los veinte del siglo pasado fue difícil para la Compañía Hidroeléctrica porque enfrentó una nueva y fuerte competencia con las empresas de camiones, y por el conflicto con el gobernador José Guadalupe Zuno, lo fue más porque también la compañía enfrentó la lucha y las demandas de los trabajadores de la misma empresa, por mejoras en sus condiciones de trabajo y en sus niveles de vida, al mismo tiempo que comenzaba el proceso de sindicalización, con toda la carga de control, corrupción y presión de los líderes sindicales y del gobierno en turno.

⁸⁶ AHJ. F-10-909. JAL/632. “Contrato entre el Gobierno del Estado y la Compañía Hidroeléctrica del Chapala, 18, de mayo de 1925”.

⁸⁷ Romero. *Op cit.*, p. 61.

Como habíamos visto anteriormente, los tranviarios de Guadalajara fueron uno de los primeros gremios que se aglutinaron en torno a la Casa del Obrero Mundial en 1915, en esa década habían luchado por su reconocimiento como sindicato y demandaron aumentos salariales. En agosto de 1922 se constituyó el Sindicato Católico de Chaufferes y Mecánicos, al cual se encontraban afiliados algunos tranviarios, de esta manera, la lucha por consolidar la organización sindical tranviaria se dio a través de organizaciones obreras católicas. Con la llegada de José Guadalupe Zuno al gobierno de Jalisco y su política populista y obrerista, se combatió al sindicalismo católico y se apoyó al sindicalismo “libertario” (los rojos). Los trabajadores de la empresa se encontraban organizados en sus propios sindicatos: el de talleres, electricidad y vías, el de oficinistas y el de tranviarios, en febrero de 1925 conformaron la Confederación de Sindicatos de la Compañía Hidroeléctrica, y se integraron a la Confederación de Agrupaciones Obreras Libertarias de Jalisco (CAOLJ). Este proceso de sindicalización desembocó en la formación del Sindicato de Tranviarios de Guadalajara en marzo de 1925, el cual fue legalmente reconocido por la Compañía Hidroeléctrica y por la Junta de Conciliación y arbitraje, el 8 de septiembre de ese año. Dicho reconocimiento implicó la firma de un contrato colectivo de trabajo, la obligación de estar sindicalizado para trabajar en la empresa y un aumento salarial significativo a los trabajadores, quienes habían emplazado a huelga a la empresa de tranvías⁸⁸.

A partir de esta fecha el conflicto entre la Compañía Hidroeléctrica y el sindicato sería constante. La Compañía quería debilitar al sindicato a través de despidos injustificados, retención de salarios y el esquirolaje de los trabajadores católicos. La Compañía alegaba que sufría pérdidas y que tenía que tomar las medidas necesarias para disminuir en lo posible dichas pérdidas, y eso incluía el despido del personal. En vista de la competencia con las empresas de camiones urbanos, la Compañía Hidroeléctrica comenzó a levantar los rieles, durmientes y postera de la Calzada Independencia, para sustituir los tranvías por un buen número de lujosos y amplios autobuses para transitar por la Calzada⁸⁹. La modernización de la empresa implicaba el cambio de los tranvías

⁸⁸ Regalado, Jorge y Guadalupe Ruiz Velasco. “El Sindicato de Tranviarios de Guadalajara 1927-1933”. En Tamayo, Jaime (coordinador). *El movimiento obrero jalisciense y la crisis del '29*. La última batalla de los rojos. Guadalajara, Universidad de Guadalajara, 1986, pp. 71-85.

⁸⁹ *Ibid*, p. 76.

eléctricos por los autobuses de combustión interna, pero el sindicato de tranviarios vio como una amenaza dicha modernización porque suponía que habría despedido de trabajadores. Los trabajadores sindicalizados demandaban constantemente a la empresa aumentos salariales, respeto al contrato colectivo, seguridad en el desempeño del trabajo, respeto a los horarios, menos concesiones a la compañía y la intervención del Estado para la solución de los conflictos⁹⁰.

Estos conflictos culminaron en 1927, con la venta de los tranvías a la Compañía Occidental de Transportes, la cual era dueña de los autobuses que daban el servicio de transportes en Guadalajara. Los trabajadores tranviarios consideraron a esta venta como una “triquiñuela” que tenía como objeto evadir los constantes conflictos que se generalizaban fácilmente y la responsabilidad de continuar brindado el servicio de tranvías⁹¹, pero era lógico que ante tantos conflictos y problemas la Compañía Hidroeléctrica no tuviera más alternativa que deshacerse de los tranvías, es decir, los trabajadores y el gobierno del Estado de Jalisco mataron a la gallina de los huevos de oro. En marzo de 1931 la Compañía Occidental de Transporte se puso en liquidación y el gobierno del Estado se hizo cargo de ella, estableciéndose una Junta de Vigilancia para su dirección y administración, la cual estuvo integrada por tres miembros de cada uno de los sindicatos de la empresa de transportes: el tranviario con 230 trabajadores, el de empleados con 20 miembros y el de talleres de electricidad, con menos de 130 trabajadores. Ahora los conflictos ya no serían con una empresa privada sino con el propio gobierno estatal, quien a pesar de haber firmado un contrato colectivo de trabajo favorable a los trabajadores, no cumplió con él, en mayo de 1933 hubo despidos masivos, reajustes de personal y salarios retenidos. Finalmente en 1936, cuando el servicio de tranvías había entrado en su peor crisis, el gobierno de Jalisco decidió liquidar la empresa estatal y entregársela a los trabajadores tranviarios para que la organizaran mediante cooperativas, pero los trabajadores fracasarían y los tranvías desaparecerían definitivamente, pocos años después⁹². Su desaparición total fue en julio de 1944⁹³.

⁹⁰ Ibid.

⁹¹ Ibid.

⁹² Ibid, pp. 81- 83.

⁹³ Esta fecha definitiva la da Francisco Javier Uribe Topete. *Op cit.*, p. 187

ESTADÍSTICA DE LOS TRABAJADORES DE LA COMPAÑÍA HIDROELÉCTRICA EN 1926.

Una estadística sobre los trabajadores de la Compañía Hidroeléctrica nos dirá más sobre sus dimensiones y su funcionamiento. Como hemos explicado la compañía se dividía en dos grandes departamentos: uno era el Departamento de Tranvías, y otro era el Departamento de Luz y Fuerza. Hacia 1926 el primero empleaba un total de 432 trabajadores entre los que se encontraban inspectores, motoristas, conductores, troleros, aseadores, porteros y engrasadores. La mayor parte de ellos eran conductores y motoristas, y en promedio los trabajadores tranviarios ganaban \$0.33 por hora, es decir que en una jornada de ocho horas diarias podían ganar en promedio \$2.64, que a la semana representaban \$18.48 en promedio para cada trabajador. Siguiendo con estos cálculos, podemos decir que en una semana la Compañía Hidroeléctrica pagaba en total a los tranviarios la suma de \$7,898.24 por concepto de salarios, sólo en el Departamento de Tranvías.

ESTADÍSTICA DE EMPLEADOS AL SERVICIO DE TRANVÍAS (1926)

| Ocupación | Número de empleados | Salario por hora en promedio (pesos) | Salario por jornada de 8 hrs. |
|--------------------|---------------------|--------------------------------------|-------------------------------|
| Inspectores | 52 | 0.42 | 3.36 |
| Motoristas | 145 | 0.37 | 2.96 |
| Conductores | 166 | 0.31 | 2.48 |
| Troleros | 45 | 0.20 | 1.60 |
| Aseadores | 10 | 0.19 | 1.52 |
| Porteros | 8 | 0.25 | 2.00 |
| Engrasadores | 6 | 0.19 | 1.52 |
| Total de empleados | 432 | 0.33 | 2.64 |

Fuente: AHJ. ES-9-926. Caja 151 bis.

Por otra parte, el Departamento de Luz y Fuerza o de electromecánica, se organizaba en subdepartamentos, divisiones de trabajo, plantas y sub-estaciones, lugares de trabajo a donde se asignaba un determinado número de trabajadores. Una estadística sobre los trabajadores de este departamento los registra según el lugar donde trabajaban,

su edad, los años de servicio en la compañía o antigüedad laboral, su ocupación o clase de trabajo que desempeñaban y el salario semanal que percibían. De esta estadística desprendimos varios cuadros y graficas como a continuación mostraremos:

DISTRIBUCIÓN DE LOS TRABAJADORES SEGÚN EL LUGAR DE TRABAJO 1926

| Subdepartamento o lugar de trabajo | Número de Trabajadores |
|---|-------------------------------|
| Planta de Puente Grande | 29 |
| Planta de El Salto | 9 |
| Planta de Las Juntas | 25 |
| División Poniente | 29 |
| División Oriente | 5 |
| Medidores y Controles | 25 |
| Cuadrillas | 32 |
| Vía Elevada | 6 |
| Alumbrado Público | 2 |
| Receptora | 11 |
| Sub-Estación Agua Azul | 2 |
| Sub-Estación San Pedro | 2 |
| Sub-Estación Zoquipan. | 2 |
| Total | 179 |

Fuente: AHJ. ES-9-929. Caja 151 bis.

Como se ve en el cuadro anterior, el total de empleados en el Departamento de Luz y Fuerza en el año de 1926 era de 179, el sub-departamento más numeroso era el de cuadrillas con 32 trabajadores, mientras que la Planta de Puente Grande y la División Poniente contaban con 29; la Planta de Las Juntas y el sub-departamento de Medidores, los seguían con 25 empleados cada uno. Cada sub-departamento tenía distintas clases de trabajadores que se caracterizaban por una actividad determinada dentro de la Planta o lugar de trabajo, estos se clasificaban de la siguiente manera:

DISTRIBUCIÓN DE LOS TRABAJADORES SEGÚN SU OCUPACIÓN (1926)

| Ocupación | Número de Trabajadores | Salario promedio semanal (pesos) |
|------------------|-------------------------------|---|
| Aceitador | 6 | 8.40 |
| Acotador | 1 | 4.41 |
| Aguador | 1 | 18.55 |

| | | |
|---------------|-----|-------|
| Ayudantes | 57 | 11.20 |
| Cabos | 30 | 19.25 |
| Compuerteros | 6 | 10.08 |
| Conductores | 1 | 10.50 |
| Cuidadores | 2 | 16.50 |
| Descansos | 1 | 21.35 |
| Electricistas | 3 | 27.20 |
| Encargados | 6 | 23.30 |
| Engrasadores | 5 | 10.50 |
| Jardineros | 1 | 8.40 |
| Limpiadores | 2 | 12.42 |
| Malacateros | 1 | 14.00 |
| Maquinistas | 6 | 17.67 |
| Mecánicos | 2 | 21.00 |
| Mozos | 3 | 9.00 |
| Peones | 26 | 1063 |
| Porteros | 4 | 13.31 |
| Tableristas | 14 | 18.64 |
| Veladores | 1 | 10.50 |
| Total | 179 | 14.00 |

Fuente: AHJ. ES-5-926 Caja ES-151 bis.

Según este cuadro, la mayoría de los trabajadores eran cabos, ayudantes y peones que estaban en las cuadrillas y operaban las plantas eléctricas, en general los empleados de la Compañía Hidroeléctrica ganaban en salario semanal promedio de \$14.00, sin embargo, los que percibían los sueldos más altos eran los electricistas, los encargados y los mecánicos, que ganaban más de \$20.00 semanales. Claro que los que menos ganaban eran los peones, los ayudantes y otro tipo de trabajadores que desempeñaban labores muy sencillas como el acotador, los jardineros y los mozos. El total de la nómina pagada semanalmente a los 179 trabajadores de este Departamento de Luz y Fuerza ascendía a la cantidad de \$2,523.27, que si lo sumamos a la cantidad que pagaba a los tranviarios en salarios a la semana, que era de \$7,898.24, tenemos que en total la Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala paga a sus 611 trabajadores, una nómina semanal de \$10, 421.51. Según el monto de su salario semanal los trabajadores se distribuían de la siguiente manera:

DISTRIBUCIÓN DE LOS TRABAJADORES SEGÚN SU SALARIO

| Salario semanal (pesos) | Número de trabajadores |
|-------------------------|------------------------|
| De 1 a 5 | 1 |
| De 5.1 a 10 | 41 |
| De 10.1 a 15 | 77 |
| De 15.1 a 20 | 32 |
| De 20.1 a 25 | 21 |
| De 25.1 a 30 | 7 |
| Total | 179 |

Fuente. AHJ. ES-9-929. Caja 151 bis.

El 91.6 % de los trabajadores del Departamento de Luz y fuerza tenía menos de 15 años de antigüedad laboral en la empresa y el 75% menos de 10 años, lo que demuestra que había una gran seguridad y estabilidad entre los trabajadores de la empresa, pues en promedio los trabajadores tenían 8 años de servicio en la empresa, cuando la Compañía Hidroeléctrica tenía poco más de 20 años de haberse constituido como “La Electra” en 1905, su antecesora.

DISTRIBUCIÓN DE LOS TRABAJADORES SEGÚN SU ANTIGÜEDAD LABORAL (1926)

| Antigüedad (años) | Número de trabajadores |
|-------------------|------------------------|
| Menos de 5 | 63 |
| Más 5 a 10 | 72 |
| Más 10 a 15 | 29 |
| Más de 15 a 20 | 10 |
| Mas de 20 a 25 | 2 |
| Más de 25 a 30 | 2 |
| Más de 30 | 1 |
| Total | 179 |

La edad de los trabajadores de la Compañía Hidroeléctrica no es un dato menos importante, pues la principal fuerza productiva es la mano de obra, ello dice mucho de la

productividad de cualquier empresa. El 83.7 % de los trabajadores de la empresa tenía en 1926, entre los 20 y los 45 años de edad, la edad productiva por excelencia para un obrero industrial. Sólo 4 empleados eran menores de 20 años y 27 de los 179 trabajadores eran mayores a los 45 años. En promedio los trabajadores de la Compañía Hidroeléctrica tenían 36 años de edad. Estos eran los trabajadores que se empezaron a sindicalizar y a tener problemas con la empresa, azuzados y protegidos por la política sindicalista y populista las autoridades del gobierno del estado de Jalisco.

EDAD DE LOS TRABAJADORES (1926)

| Rango de edad (años) | Número de Trabajadores |
|----------------------|------------------------|
| De 16 a 20 | 4 |
| De 21 a 25 | 28 |
| De 26 a 30 | 35 |
| De 31 a 35 | 33 |
| De 36 a 40 | 26 |
| De 41 a 45 | 22 |
| De 46 a 50 | 13 |
| De 51 a 55 | 4 |
| De 56 a 60 | 7 |
| De 61 a 65 | 4 |
| Más de 66 | 3 |
| Total | 179 |

Fuente. AHJ. ES-9-926. Caja 151 bis.

Conclusiones:

La modernidad se hizo patente en varios aspectos de la vida de los tapatíos hacia finales del siglo XIX y principios del XX, entre ellos estaban la introducción de la electricidad, los tranvías eléctricos y las grandes compañías por acciones, estos tres elementos estuvieron presentes en la constitución de la Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala, S.A., hacia 1909, producto de un complejo proceso de fusiones entre empresas que comenzaron a explotar y a proporcionar el servicio de energía y luz eléctrica y el servicio de tranvías en la ciudad de Guadalajara. La confluencia de capitales y la fusión de varias compañías en una, conformó un monopolio que concentró todas las concesiones y contratos establecidos anteriormente entre distintas empresas y los gobiernos federal y estatal, en relación al aprovechamiento de los recursos hidráulicos, la

generación y suministro de energía eléctrica, alumbrado público y el servicio de tranvías. Los empresarios y capitalistas que participaron en la conformación de esta empresa fueron de distintos orígenes, hubo mexicanos y extranjeros, fueron capitales individuales y capitales provenientes de distintas empresas, industriales y financieras, estaban situados en la ciudad de México y en Guadalajara, con lo cual se observa la interrelación que había entre las elites porfirianas de distintas regiones del país.

El fin del porfiriato significó un cambio en las relaciones que la Compañía Hidroeléctrica tenía con su entorno regional y nacional, con las autoridades federales y estatales, con sus trabajadores y con la competencia proveniente de otro tipo de empresas que ofrecían el servicio de transporte de pasajero mediante los vehículos con motores de combustión interna en la misma ciudad de Guadalajara. El proceso revolucionario y la lucha civil generó condiciones adversas para la viabilidad económica y social de la empresa, aunque no fue afectada directamente por los enfrentamientos armados, la Compañía Hidroeléctrica se vio afectada de forma indirecta porque cambiaron las condiciones sociales y económicas en las que se desarrollaba, sobre todo por las escasez de dinero fraccionario, por la inflación, por la circulación de billetes de circulación forzosa, por los cambios en la mentalidad y la organización de los trabajadores, y por las nuevas políticas públicas implementadas por las autoridades revolucionarias, las cuales estuvieron enfocadas a debilitar a la empresa y a beneficiar a la nueva elite revolucionaria y al nuevo sindicalismo radical, populista y combativo de los trabajadores de la misma empresa.

Los años veinte serían muy difíciles para la Compañía Hidroeléctrica, pues además de las presiones y las demandas obreras y gubernamentales, la compañía tuvo que enfrentar el surgimiento de una nueva competencia en el servicio de transporte de pasajeros, las empresas de camioneros vinieron a desplazar a los tranvías eléctricos, por ser el servicio de camiones mucho menos costos y más móvil que el de los tranvías. Ante este adverso panorama, la Compañía Hidroeléctrica se vio obligada a deshacerse de los tranvías, los cuales pasaron a manos del gobierno de Jalisco, el cual posteriormente pasó a manos de las cooperativas de trabajo, resultando en un rotundo fracaso, y eliminando para siempre el servicio de tranvías de la ciudad de Guadalajara. La generación de energía eléctrica y el servicio de alumbrado público quedaría un tiempo más en manos de

la Compañía Hidroeléctrica, pero ésta en los años treinta pasó a manos de capital norteamericano y posteriormente, en 1940 fue comprada por Nacional Financiera, al inicio de la década de 1960 la industria eléctrica sería totalmente finalmente nacionalizada.