

“Corporativismo y sociedad civil en el contexto urbano. La nacionalización de los tranvías de la ciudad de México, 1935--1947”

Dr. Georg Leidenberger*
Área de Estudios Urbanos
UAM-Azcapotzalco

Ponencia presentada al II. CONGRESO DE HISTORIA ECONOMICA, UNAM, ciudad de México, 27 de octubre de 2004

Introducción

El debate actual de la privatización de sectores claves del sector público, como el petróleo y la energía eléctrica, no ha alcanzado el medio principal del transporte público de nuestra ciudad: el Sistema de Transportes Colectivos, o el metro. Parece existir un consenso, en México y en todas las ciudades del mundo, que los altos costos de inversión y operación que estos sistemas requieren, así como la necesidad de subsidio para mantener las tarifas a niveles alcanzables para los usuarios hacen indispensable el manejo estatal. Hace poco más de medio siglo, sin embargo, el entonces medio de transporte público medular de la ciudad, el de los tranvías, todavía era operado, como había sido desde el siglo XIX, por una empresa privada, la *Mexico Tramways Company* (Compañía de Tranvías de México, S.A.), con sede en Toronto, Canadá y financiado por capital inglés. Aproximadamente, treinta años después de que esta empresa se estableciera en México, en 1935 comenzó un debate político sobre la nacionalización de este servicio, que terminó en 1946 cuando el Presidente Manuel Ávila Camacho declaró la caducidad de las concesiones

* Agradezco el trabajo de investigación por parte de Elmy Grisel Lemus Sorriano. Esta ponencia forma parte del proyecto de investigación “Ciudades mexicanas del Siglo XX: problemas históricos de la urbanización en México, ca. 1890-1970” financiado por el Consejo Nacional de Ciencias y Tecnología (CONACYT-2002-C01-39653.)

otorgadas a la Mexico Tramways, y anunció el establecimiento de la empresa estatal Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal.¹

Este episodio de la estatización de un servicio público clave de la capital mexicana abarcó una gran gama de “actores”: la empresa de tranvías, el sindicato de la misma, la Alianza de Empleados y Obreros de la Compañía de Tranvías de México, varias instancias estatales y los usuarios del servicio. Fue un conflicto público, que se extendió de los recintos estatales a las calles y plazas y ocupó las columnas de la prensa capitalina. Es la historia de la movilización del sector obrero, de la consolidación del papel regulador e intervencionista del Estado y también de la articulación de una “opinión pública” por parte de los grupos de interés dominantes —el sindicato y el Estado— y los menos influyentes—la empresa y los usuarios y residentes de la ciudad. Viviendo actualmente en un momento de un intenso reordenamiento de la cultura política mexicana, la naturaleza y fortaleza de una sociedad civil ha despertado mucho interés; asimismo el entender el cómo debatimos sobre la gestión del transporte público sigue siendo un tema de alta relevancia.

La nacionalización de la empresa extranjera de tranvías y el correspondiente fuerte enlace entre las autoridades gubernamentales y el sindicato formó parte del surgimiento del sistema político / social mexicano de los treinta y cuarentas. Como parte de una sistemática política de centralización del poder presidencial, a partir de 1935, Lázaro Cardenas lanzó una política de intervención directa en áreas claves de la economía. A la vez logró incorporar las grandes organizaciones de masas a su régimen: el campesinado, el obrerismo y el sector popular. Su programa de estatización de varias industrias

¹ La expropiación de la empresa no se formalizó hasta noviembre de 1951, cuando la MT retiró una serie de amparos judiciales y entró en un arreglo extra-judicial con las autoridades públicas. María Cristina Sánchez-Mejorada, “El conflicto obrero-patronal y la estatización del servicio de tranvías”, *Sociológica* (Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco) mayo-agosto 2004, año 19, número 55, p. 192.

anteriormente controladas por el capital extranjero –incluyendo la nacionalización del petróleo en 1938— fue el medio principal de esta política. Como resultado, el cardenismo heredó a sus sucesores un sistema económico mixto (con considerable papel del Estado en los recursos nacionales (petróleo) en los sectores de energía (electricidad), del agua (irrigación), de la infraestructura (camino y ferrocarriles), y de comunicaciones) y un régimen político semi-corporativista, donde los sectores sindicales, campesinos y populares fueron integrados estrechamente en la nueva institución del partido estatal único: el PRM (posteriormente el PRI). Este sistema se consolidó en los sexenios de Manuel Ávila Camacho y Miguel Alemán Valdés, presidentes reconocidos por haber moderado el curso radical de su antecesor y que buscaron un nuevo consenso nacional y un arreglo conciliador con las inversionistas del exterior con fines de impulsar la modernización económica del país.²

El debate sobre el futuro del servicio de tranvías en la ciudad de México también puede ser planteado de una manera diferente. Más allá de un enfrentamiento del Estado mexicano y un sindicalismo “oficial” con una empresa extranjera, fue una negociación ampliamente difundida, la que contó con la participación de una buena parte de la población con respecto a cómo manejar un servicio urbano que era básico para la vida metropolitana. Pondré énfasis en cómo la negociación formal (en comisiones dominadas por el gobierno y el sindicato) se rigió por la noción de un interés público en el servicio mismo y cómo este interés fue articulado por la llamada “ciudadanía no-corporativizada”, especialmente por voceros, individuales y colectivos, de los usuarios del transporte público

² Alicia Hernández-Chávez, México: Breve historia contemporánea (México, FCE, 2000), 379-428. Lorenzo Meyer, La segunda muerte de la Revolución Mexicana (Cal y Arena, 1992), 9-35.

de la ciudad.³ El hecho de que el debate sea dominado por la cuestión del servicio —de sus debilidades y futuras posibilidades en el contexto de una ciudad creciente y modernizante— sugiere que hay que ubicarlo dentro del ámbito de consumo, el consumo de un servicio urbano, en donde los mismos usuarios lograron, hasta cierto punto, hacerse escuchar. Allí también residió un indicador de las posibilidades y limitaciones del Estado posrevolucionario, de si era capaz de satisfacer los intereses de los consumidores: de los usuarios de una serie de servicios urbanos que cabían bajo la declarada responsabilidad del gobierno post-revolucionario: la vivienda, bienes básicos de consumo y el transporte público.

1. El servicio de transporte tranviario de la ciudad de México

La intensidad de este conflicto era producto de la dependencia en los tranvías por parte de los capitalinos. Durante los años 1930 y 1940, los tranvías eléctricos llevaban un creciente número de pasajeros anuales, de 145 millones en 1930 hasta 220 millones en 1949. La red tranviaria se extendió por todo el valle de México, desde Tlanepantla en el norte, Cuajimalpa en el poniente, Xochimilco y Tulyehualco (Tlaloc) en el sur y el Peñon (hoy aeropuerto) en el oriente. El fuerte incremento de la población capitalina —de poco más de un millón en 1930 a más de tres millones en 1950— y la creciente segregación de la ciudad en zonas con distintos usos —de vivienda, comercio e industria— causó esta creciente demanda por el transporte. Aunque los autobuses absorbieron una fracción cada vez mayor de los pasajeros —de hecho los viajes per capita en tranvía disminuyeron de 145 en 1930 a 73 en 1950—, los tranvías seguían siendo un servicio clave del tránsito masivo,

³ Hernández-Chávez, 418-419.

trasladando a 36% de los usuarios en 1940 y todavía a 20%, diez años después.⁴ Durante la Segunda Guerra Mundial, la demanda por los tranvías creció relativo a la de los camiones, ya que éstos fueron gravemente afectados por la falta de combustible y refacciones, y fue en esa época cuando se cristalizó el movimiento para su nacionalización. Cabe mencionar que las clases medianas prefirieron los tranvías sobre los camiones, los que consideraban dar “un aspecto feo y un servicio poco eficiente por cuanto al número de ellos y la comodidad de quienes los ocupan”.⁵ Muchos empleados públicos y oficinistas viajaban de ida y vuelta, hasta dos veces por día, entre colonias urbanas como Tacubaya o Mixcoac y el centro.

Sin embargo, el sistema de tranvías apenas pudo satisfacer esta demanda. Esencialmente el tamaño de la red y del material rodante (trenes y carros) no había aumentado, hasta había disminuido, desde 1920, con el resultado que cada vez más pasajeros viajaban cada vez más largas distancias en un sistema de tranvías estancado y envejecido: “En efecto”, decía El Universal, “los servicios públicos con que cuenta nuestra ciudad, fueron calculados y organizados para una población de la cuarta parte de la actual”.⁶ La proveedora del servicio, la MT, se declaró incapaz de modernizar el servicio, ya que reclamaba pérdidas de operación desde 1925, y en 1934 sufrió una drástica descapitalización, debida al retiro de fondos por parte de los accionistas. Los gerentes de la empresa atribuyeron esta situación a la fuerte competencia de los autobuses (en circulación desde los años 1920) y a dos condiciones esencialmente políticas: (1) la imposibilidad de subir las tarifas debido a la oposición de las instancias gubernamentales y (2) la creciente exigencia de su sindicato de que aumentara los sueldos.

⁴ Sánchez-Mejorada, 162.

⁵ El Nacional, 30/03/1935.

⁶ El Universal, 05/02/1945.

2. Las huelgas y el debate sobre el servicio de los tranvías.

Fueron las frecuentes huelgas tranviarias –en 1935, 1940, 1941 y 1945 (2x)—las que intensificaron la crisis del transporte público. La Alianza exigió no sólo aumentos en sueldos sino, actuando como representante del público usuario, demandó que la empresa invirtiera en la modernización del sistema, a la vez que se opuso a cualquier aumento en las tarifas. En esa postura fue apoyada, generalmente hablando, por las instancias del gobierno federal y del Distrito Federal.⁷ La empresa, a su vez, argumentó que sin poder incrementar sus ingresos, por medio del pasaje, no podía aumentar los sueldos ni mejorar el servicio. Durante los primeros años, el gobierno buscó resolver la situación por medidas parciales: por ejemplo, exigió a la Compañía de Luz y Fuerza, la compañía hermana de la MT, que bajara el costo de las tarifas de la electricidad que vendía a la MT; en otra ocasión eximió a la MT del pago de impuestos; en ambos casos las autoridades ordenaron a la MT qué hacer con estos ahorros: usarlos para satisfacer las demandas salariales de la Alianza. Al estallar otra huelga en febrero de 1945, el Departamento del Distrito Federal asumió directamente la administración del servicio, y a finales del mismo año, decretó la caducidad de concesiones otorgadas a la empresa.

⁷ Con excepción de un reporte por parte de la Secretaría de Hacienda de 1935, todas las evaluaciones estatales del problema de transporte seguían la línea adoptada por el sindicato: cuestionaron las afirmaciones por parte de la empresa de que estaba operando en números rojos, criticaron a la empresa por no invertir suficiente en el sistema, apoyaban exigencias de aumento de sueldos y se oponían a aumentos de tarifas. Durante los años de la Guerra, las autoridades no buscaban la estatización del servicio, debido a temores que interrupciones en el servicio podrían empeorar todavía más la situación de emergencia, pero al finalizar la guerra, ellas apoyaban esta exigencia de la Alianza. (El principal conflicto entre gobierno y Alianza era si la nueva empresa iba a ser una “cooperativa” o una “empresa descentralizada”.)

Para la mayoría de los capitalinos, y especialmente para la clase media, las huelgas significaban una cosa: la paralización de un servicio que era vital para sus quehaceres. O como lo puntualizó un usuario, el Sr. Luis Villalpando, residente de Tacubaya y empleado público en el centro: “Ese servicio [de los tranvías] es pésimo; casi tan malo como el de los escasos y sucios ‘camiones’ manejados por patanes. Mas, peor aún es carecer de él.”⁸ Ahora “¿qué vamos a hacer los empleados públicos . . . para llegar a marcar en el Reloj de Control, la entrada a las ocho de la mañana, viviendo en las afueras de la Ciudad a varios kilómetros de distancia . . . , si el calamitoso servicio de tranvías falta por completo?”, preguntó el Señor en su carta dirigida al Presidente de la República.⁹ La prensa, actuando como vocero de los usuarios, se dedicó a documentar los impactos de las huelgas, mostró cómo la alza en las tarifas cobradas por los camiones afectaba a “los presupuestos familiares”; de cómo las oficinas públicas tenían que modificar sus horarios, o comercios en el centro cerrar sus puertas por falta de clientes; y de cómo la imagen general de la ciudad y su cultura de urbanismo eran perjudicadas: “Cuadro [...] lamentable presenta la Capital por la falta de tranvías”, decía El Universal.¹⁰ La prensa aquí representó el punto de vista de los pasajeros de clase media, como el Señor Villalpando, quienes durante las huelgas se veían forzados de convivir con la clase popular en los camiones, sufriendo “apreturas, las groserías de los léperos, el descenso de la seguridad [y] las ofensas olfativas y táctiles”; el señor también se indignó por las “turbas de chiquillos harapientos, y rateros

⁸ Carta de Luis G. Villalpando al Presidente Manuel Ávila Camacho, 1 de febrero de 1945, Fondo MAC 432/1.

⁹ Carta de Luis G. Villalpando al Presidente Manuel Ávila Camacho, 1 de febrero de 1945, Fondo MAC 432/1.

¹⁰ El Universal, 18/04/1935, 04/04/1935, 05/04/1935.

profesionales [que] se cuelguen de la parte trasera de los carros [...] y arrebatan los sombreros de los pasajeros”.¹¹

El público-usuario fue presentado como víctima pasiva de un conflicto en que estaba jugando “el triste papel de pared de rebote en el frontón de los conflictos de trabajo.”¹² Mientras la compañía y el sindicato “discutieron sobre sus propios y egoístas intereses”; afirmó Luis Villalpando, “MAS PARA NADA SE HA TOMADO EN CUENTA LOS INTERESES DE AQUELLOS A QUIENES AMBOS SIRVEN”.¹³

Pareciera que lo que realmente importaba a los usuarios no se planteaba en las reuniones de las comisiones gubernamentales: la deterioración del servicio y los prejuicios que esto causaba a los usuarios / consumidores.

Sin embargo, los usuarios sí tomaron iniciativas. Durante la huelga de 1941 apareció una llamada Liga de Profesionistas e Intelectuales del DF, la cual alzó la voz en representación de los “180 millones de usuarios” afectados por el conflicto para “iniciar una defensa popular a la que como consumidores tienen derecho todas las clases de México”; concretamente exigió formar parte de las negociaciones de arbitraje, donde, sin tomar partido en el conflicto, representaría al usuario del servicio.¹⁴ Ya unos años antes, en el conflicto laboral de 1935, otra organización de usuarios planeó “una manifestación con el propósito de poner de relieve los perjuicios que la gran masa capitalina está resintiendo con la suspensión del servicio de trenes.” Los militantes, compuestos por “empleados públicos, oficiales, particulares [y] profesores”, estuvieron “imprimiendo millares de volantes para

¹¹ El Universal, 2 y 3 de octubre de 1945. Carta de Luis G. Villalpando al Presidente Manuel Ávila Camacho, 1 de febrero de 1945, Fondo MAC 432/1.

¹² El Universal, 5 de febrero de 1945.

¹³ Carta de Luis G. Villalpando al Presidente Manuel Ávila Camacho, 1 de febrero de 1945, Fondo MAC 432/1.

¹⁴ El Excélsior y El Nacional, 19 de enero de 1941. Sánchez Mejorada, p. 167.

convocar al público a una asamblea previa que probablemente se celebre en el Paseo de la Reforma”. En un estilo parecido a la reciente marcha en contra de la inseguridad en el Distrito Federal, se anunció que “La manifestación será muda, y en todo caso se portarán cartelones alusivos.”¹⁵ Los organizadores recurrieron a una variante del boicot; si la huelga se prolongara, iban a “invitar al público a no salir de sus casas [...], a fin de procurar de este modo se violente el desenlace del conflicto”.¹⁶ Otras organizaciones, como la Liga de Usuarios de Transportes Urbanos del D.F. (contando con siete consejeros directivos), también representaron los intereses de los consumidores en estos conflictos.¹⁷

Sea por las presiones que emanaban del sector público o por convicciones propias, el “actor corporativista”, la Alianza de los tranviarios, se presentó como defensor del interés de los usuarios en un servicio adecuado y económico; asumió este papel casi con más vehemencia que el del representante de los obreros. Ya vimos que al exigir aumentos de salarios insistía en que no se incrementara el pasaje del servicio. Asimismo acusó a la empresa por no haber invertido en el sistema y por permitir que deteriorara el servicio. (Según una teoría conspiradora de la Alianza, la MT quería terminar con la operación de los tranvías para que, de esta manera, su compañía hermana, la MLP, pudiera disponer de más electricidad para venderla, a un costo más elevado, a otros clientes.) Es notable, la manera específica (y muchas veces de índole técnica) en que el sindicato se metió en cuestiones de la operación del servicio de los tranvías. Desde 1939 fue miembro de una serie de comisiones tripartitas (conformadas por el sindicato, la empresa y el gobierno) dedicadas al problema del transporte público en donde elaboró con gran detalle propuestas para el

¹⁵ Ello se indica también por el hecho de que “se gestionará que el día de la manifestación se permita que los empleados no concurren a sus labores. El Universal, 5 de abril de 1935.

¹⁶ El Universal, 5 de abril de 1935.

¹⁷ Carta de Antonio E. Méndez, presidente de la Liga de Usuarios de Transportes Urbanos del D.F., al “Presidente de la República”, 30 de diciembre de 1945, MAC 432/1.

mejoramiento del servicio. Esta postura se reforzó más todavía con la operación estatal de la empresa (a partir de 1945), ya que la Alianza, junto con autoridades del DDF, llegó a asumir una función administrativa.¹⁸ Si bien, la Alianza actuó por sus propios intereses (lo cual era más cierto para sus líderes que se volvían cada vez más “charros”), es innegable que entendió la naturaleza pública y la importancia de mejorar la calidad del servicio.

Aunque la opinión pública y las protestas y manifestaciones de los usuarios contribuyeron de forma significativa –y de una manera todavía poca entendida— a orientar el debate sobre los tranvías hacia la cuestión del servicio mismo, no podemos hablar de una sociedad civil independiente. Es notable como estos organismos y especialmente la prensa insistieron en que el Estado, sea por medio del “recurso salvador del arbitraje” o por la intervención personal del Presidente de la República, solucionara el conflicto y como ellos se negaron a “tomar partido en el litigio”.¹⁹ (Por cierto, la pertenencia de la prensa metropolitana o a la sociedad civil o al sector estatal queda por definirse.)

¹⁸ Desde luego, dada la deterioración del servicio de tranvías, las autoridades estatales se involucraban cada vez más. Desde 1935, se publicaban una serie de informes sobre la situación financiera de la empresa y del estado del servicio. Si el primero de éstos emanaba de la Secretaría de Hacienda (reporte del Consejo Nacional de Economía de 1935), desde 1939, se establecen las comisiones tripartitas, que emitían evaluaciones (la Comisión Mixta en 1939; la Comisión Técnica Intersecretarial de Tránsito y Transportes del D.F. en 1941). Desde marzo de 1942, la jurisdicción sobre el reglamento del transporte público se traspasó del ámbito federal, de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, al Departamento del Distrito Federal. Éste creó una serie de instancias otorgados a proponer reformas como eran la Comisión Técnica de Costeabilidad de . . . Tranvías de 1942 y la Oficina de Ingeniería de Tránsito, Seguridad y Tranvías de 1943. Caben mencionar las instancias judiciales, las que asumieron un papel importante a partir de 1945, en cuando la empresa de tranvías solicitó varios amparos, los cuales seguían pendientes, y en parte nunca se resolvieron, hasta los años cincuenta. Sánchez-Mejorada, p. 171.

¹⁹ El Universal, 18 de abril de 1935, 3 de octubre de 1945; carta de Antonio E. Méndez, presidente de la Liga de Usuarios de Transportes Urbanos del D.F., al “Presidente de la República”, MAC 432/1; véase también la postura de la Liga de Profesionales, según El Excelsior y El Nacional, 19 de enero de 1941.

Al otorgar al ejecutivo el protagonismo de la situación, estas “voces civiles” sólo insistieron en una cosa—que el Estado fuera el árbitro de todos los intereses de la Nación. Según ellas, el Estado podía mantener su compromiso con la causa de los trabajadores, siempre y cuando no cayera en una postura clasista, que estuviera por encima de los intereses de la nación. Una causa de gran preocupación por el sector empresarial y por la prensa fue la aparente legitimidad que estaba adquiriendo el recurso de la huelga. La Confederación de Cámaras Industriales, la Confederación de Cámaras Nacionales de Comercio y la Asociación de Banqueros de México, en una declaración pública dirigida al Presidente Manuel Ávila Camacho, criticaron severamente el hecho de que en el anuncio de la caducidad de concesiones se atribuyera al empresario la responsabilidad de una huelga, “por el solo [sic] hecho de no acceder a las demandas de sus trabajadores.”²⁰ En general, las simpatías con la causa de la Alianza cesaron cuando comenzó la operación estatal de los tranvías; acciones, mítines y paros posteriores por parte del sindicato fueron considerados ilegítimos, ya que tenían fines políticos y significaban el peligro de que los sindicatos dominaran a las instancias gubernamentales.²¹

La nacionalización de los tranvías de la ciudad de México ocurrió en un momento de transición, de la política radical de Cárdenas orientada hacia la defensa de las clases oprimidas en contra de los monopolios extranjeros hacia la política conciliadora de Alemán el cual “está demostrando que la política sana y honesta que ha de llevar a México a una

²⁰ Ing. Evaristo Araiza, Presidente de la Confederación de Cámaras Industriales, Ernesto J. Amescua, presidente de la Confederación de Cámaras Nacionales de Comercio y Mario Domínguez, presidente de la Asociación de Banqueros de México al Presidente Manuel Ávila Camacho, 7 de marzo de 1946, MAV 432/1; véase también Novedades, 1 de febrero de 1946.

²¹ El Universal, 30 de mayo de 1945. La prensa criticó duramente la amenaza de la Alianza de entrar en huelga si la Corte Suprema declare a favor del amparo de la MT: “la actitud de los tranviarios [. . .] no puede ser ni más ilegal, ni más disolvente, ni más antipatriótica.”

vida próspera y feliz, no es otra que la política de la legalidad.” En ese contexto, el “provocar conflictos económicos, promover huelgas desquiciantes (o) desconocer los dictados de la ley . . . es sencillamente no sentir un ápice del amor patrio.”²² Si esta declaración de El Universal reflejó el nuevo discurso Estatal oficial, también fue producto de una reacción conservadora por parte de los usuarios urbanos, quienes insistieron que era la tarea principal del Estado de asegurar la “vida próspera y feliz”, y que ello requería de la existencia de un servicio de transporte decente para los residentes de la ciudad. Sin duda, una especie de sociedad civil influyó, aunque fuera de una forma tenue, en esta reorientación del Estado Post-Revolucionario.

Conclusiones

El debate sobre la nacionalización de los tranvías debe ser visto principalmente como un conflicto sobre el servicio, su funcionamiento y acceso al mismo, no tanto como un mero episodio, o ejemplo de, la formación del Estado (semi-)corporativista y el papel del sindicalismo en ella.

En ese sentido, la resultante nacionalización de los tranvías debe ser entendida como resultado de la crisis operacional y financiera de este medio de transporte. Visto dentro de un contexto internacional, este suceso no era nada atípico, ya que justo después de la Segunda Guerra Mundial se llegaron a estatizar los sistemas de transporte público en muchas ciudades.

No podemos entender este conflicto sin tomar en cuenta la perspectiva de los usuarios del servicio. Tenemos que plantear la pregunta qué tanto ellos han o no han influido en la gestión del transporte. Es notable la relativa ausencia en la historiografía de

²² El Excélsior, 19 de marzo de 1947.

los servicios urbanos (¿y quizás en los debates mismos sobre los servicios?) de este grupo de interés. Volviendo al contexto internacional, la primera crisis de legitimidad del gobierno franquista español resultó de una rebelión masiva por parte de los usuarios del servicio de transporte público de Barcelona en 19xx, como reacción a una alza del pasaje.) La cuestión de la presencia de los usuarios dentro del debate político es sumamente importante para el futuro desarrollo del transporte. ¿Quién, por ejemplo, habla actualmente por los usuarios del metro? La poca atención que se ha brindado ultimamente al desarrollo de la infraestructura y material rodante del Servicio de Transportes Colectivos, ¿habrá que ver con la relativa ausencia de una representividad de sus usuarios? (como también la falta de espectacularidad y visibilidad de la obra de prolongación de sus líneas, a diferencia de un Segundo Piso).