

---

# Huelgas tranviarias y el orden urbano en la Ciudad de México, 1911 a 1925

Georg Leidenberger\*

## Introducción

**E**s sabido que los momentos de crisis son los preferidos por el historiador, ya que a través de ellos sale a la luz una serie de actores, intereses y tensiones que normalmente quedan ocultos. En la historia laboral es la huelga la que constituye ese momento clave. La confrontación abierta entre empresarios y obreros permite elucidar —aun en industrias con un bajo nivel de organización y poca documentación escrita— las condiciones y descontentos de los trabajadores y su capacidad de movilización. No sorprende, pues, que las huelgas hayan sido un tema dominante en la historiografía laboral.

Esto es también cierto con respecto a la historiografía sobre la Revolución mexicana, que ha puesto interés en las huelgas por la manera en que han sido indicativas del surgimiento de un nuevo actor político beligerante, el sindicalismo. Asimismo, fue una serie de huelgas de las décadas de 1910 y de 1920 la que ha marcado momentos clave en la evolución de la relación Estado-sindicalismo que, con el tiempo, cambió

de ser ambivalente (o incluso abiertamente conflictiva en algunos sectores) a ser conciliatoria, hasta llegar a constituir una alianza estrecha y uno de los pilares sociales y ideológicos del Estado posrevolucionario de los años treinta y en adelante.<sup>1</sup>

Sin menospreciar este uso historiográfico obvio de la huelga, presento aquí una perspectiva alternativa que la ve como un evento de crisis y lleva el enfoque desde una comunidad hasta una ciudad. Desde luego, la historiografía laboral ha reconocido que los huelguistas casi nunca actuaron solos, sino que fueron acompañados por sus familias (en caso de obreros hombres, sobre todo por las esposas) y una serie de instituciones de los barrios populares (desde dueños de tiendas y otros pequeños empresarios hasta congregaciones cristianas). Si esta “nueva historiografía laboral”, centrada en los trabajos pioneros de E.P. Thompson, Herbert Gutman y David Montgomery, ha llevado el enfoque central del lugar de trabajo hacia la comunidad obrera,<sup>2</sup> aquí sugiero un cambio de enfoque más drástico. Quiero entender el impacto que tuvieron las huelgas para los consumidores de los bienes, cuya producción quedó paralizada. No sólo me interesa si ellos apoyaban o no a los huelguistas —lanzo una cuestión que ya se ha investigado en la historiografía laboral—, también quiero aprovechar las huelgas como

---

\* Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco. Agradezco a Yael Bitrán su cuidadosa revisión del manuscrito.

momentos que permiten ubicar las percepciones que tuvieron los consumidores sobre el producto o servicio faltantes. Sin duda es en un momento de ausencia de un servicio, cuando el significado del mismo para una comunidad se vuelve más evidente.

Esta perspectiva se vuelve central al entender una huelga cuando ésta afectó servicios fundamentales para el funcionamiento e identidad de una comunidad. Éste fue el caso con las huelgas tranviarias.<sup>3</sup> A comienzos del siglo xx, los trenes urbanos eran el medio de transporte más importante en el valle de México. Por medio de ellos, la gente se trasladaba no sólo dentro de la ciudad sino entre la ciudad y los pueblos a su alrededor. Además, los tranvías fueron un importante medio de transporte de bienes, que transportaba desde flores de Xochimilco, o cemento de Tacubaya, hasta carne del rastro.<sup>4</sup> Dada la importancia de este servicio para el sistema circulatorio de la urbe, una huelga significaba una grave crisis para la ciudad, y planteaba una serie de cuestiones públicas, muchas de las cuales no tenían que ver, propiamente, con el conflicto laboral. La huelga tranviaria provocó debates sobre la naturaleza y calidad del servicio de transporte urbano, sobre la cuestión empresarial y gubernamental: la función regulativa por parte del gobierno sobre un servicio público en manos de una empresa extranjera; y, finalmente, sobre la cuestión cultural: el significado que tenía un objeto ejemplar de la modernidad, el tranvía eléctrico, para una ciudad en pleno crecimiento. Ningún otro servicio urbano fue más esencial y a la vez visible para la vida privada y pública de la ciudad que el tranvía.<sup>5</sup>

Las huelgas tranviarias también impactaron el funcionamiento de la ciudad en un sentido cultural y político; se veían a la vez como síntomas y causas del momento de ruptura y de crisis durante la Revolución y la década posterior. Bajo amenaza estuvo lo que se llamaría el orden urbano, por el que se debe entender el funcionamiento de la ciudad en términos no sólo prácticos sino también sociales, políticos y culturales. En esta fase revolucionaria quedaba pendiente un consenso mínimo, entre el gobier-

no y los viejos y nuevos actores sociales, sobre las formas de representación y comunicación políticas, en fin, sobre una cultura política pos-revolucionaria. De esta forma, las huelgas de los años 1910 y 1920 en la Ciudad de México, nos servirán como ventanas de un proceso de redefinición del orden urbano.

En la primera parte, trato la forma en que las huelgas de tranvías paralizaron la comunicación vial del área metropolitana; hago énfasis en cómo la introducción del “camión” como medio alternativo de transporte, alterna los impactos que tuvieron los paros. La siguiente parte del artículo describe cómo los paros afectaron a la vida urbana en general, incluyendo a otros servicios públicos, la violencia que ocasionaron, así como las rupturas más generales del orden social. En la tercera y última parte hablo de los actores, dando voz no sólo a los huelguistas, los representantes de la empresa, y a las autoridades de gobierno sino a los consumidores, o usuarios del transporte; destaco cómo ellos presentaron sus demandas dentro de un planteamiento del bien público, visto como el deseo de mantener el orden urbano.

### Las huelgas y el servicio de transporte

Todas las huelgas tranviarias, desde 1911 hasta 1925, afectaron gravemente la circulación del tráfico de la ciudad. Sin embargo hubo grandes diferencias al respecto, dependiendo de la disponibilidad de alternativas de transporte. La huelga de 1911 es un caso ejemplar de los conflictos de esta década. Esa fue la primera y quizá la ruptura más severa de la comunicación vial. Cuando en julio de ese año, los trabajadores de la Compañía de Tranvías de México (CTM) declararon una huelga que duró casi una semana, se paralizó casi por completo el servicio de tranvías.<sup>6</sup> La huelga tuvo un efecto muy severo en la circulación vial porque había pocas alternativas al transporte del tranvía. Durante ese lapso había coches de alquiler, y carros guayines, “grandes carros con sillas y bancas” ofreciendo servicio a pueblos foráneos como Churubusco, Tacubaya y Guadalupe. Incluso se transportaba gente en

burros y se planteaba la posibilidad de que las Líneas Nacionales de Ferrocarriles brindaran servicio de vapor entre las municipalidades foráneas y la ciudad.<sup>7</sup> Sin embargo, estas medidas alternativas de transporte nunca resolvieron el problema de falta de transporte tranviario.<sup>8</sup>

En la década siguiente, la Ciudad de México siguió sufriendo de frecuentes parálisis del transporte. En diciembre de 1921, por ejemplo, estalló una huelga de los mecánicos del taller. Aunque los motoristas no entraron en la huelga (con excepción de un día), el servicio se vio afectado por la gradual desaparición de carros dañados, ya que nadie los reparaba durante el conflicto. El 16 de diciembre, 200 de los 500 carros tranviarios quedaron fuera de servicio. El conflicto fue resuelto en cinco días.<sup>9</sup> Medio año después, en junio de 1922, los tranviarios, con apoyo de los panaderos, declararon una huelga con el fin de conseguir reconocimiento oficial por parte de la compañía. Durante ocho días la ciudad quedó sin servicio de transporte de tranvías.<sup>10</sup> Otra ruptura importante ocurrió en enero de 1923. Igual que la huelga de 1921, ésta fue causada por el paro de los mecánicos. Pocos días después del inicio de la huelga, el 14 de enero, se notó la falta de carros. Para el día 18 del mismo mes hubo una ausencia de la mitad de los carros.<sup>11</sup> Finalmente, en 1925 otro sindicato de tranviarios efectuó otra vez una parálisis total del servicio de tranvías, la cual duró más de dos semanas.<sup>12</sup>

### Huelgas tranviarias selectas Ciudad de México<sup>13</sup>

Fecha	Duración
1911, junio	6 días
1921, diciembre	6 días
1922, junio	8 días
1923, enero	13 días
1925, marzo	15 días

Sin embargo, el impacto que tuvieron los paros de los años veinte fue más limitado que durante la década anterior debido a la apariencia

de una formidable alternativa de transporte: el camión. Los vehículos motorizados tuvieron sus inicios en los últimos años de los años diez, haciendo su aparición en forma de “fordcitos”, una modificación “casera” del modelo “T” de Ford. Ya en 1923, los camiones operaban en 34 rutas urbanas y 11 rutas foráneas, en las cuales viajaban hasta 280,000 pasajeros por día.<sup>14</sup> Dicho volumen de pasajeros casi alcanzó al de los tranvías, los cuales habían disfrutado de un virtual monopolio de transporte en décadas previas. Para 1922, por ejemplo, la CTM reportó un promedio de 300,000 pasajeros diarios.<sup>15</sup> Ya en el paro del 12 de diciembre de 1921, el día de la Virgen de Guadalupe, los “fordcitos” sustituyeron por primera vez a los tranvías, llevando a las multitudes de religiosos a la Villa. “Los fieles guadalupanos no han menester de los carros de la Compañía”, comentó *El Universal*, “habrá camiones, automóviles, coches y carros de tracción animal y si éstos no son suficientes, la calzada que conduce de la capital a la Basílica es muy amplia” para hacer el camino a pie.<sup>16</sup>

Durante la década de los años veinte el número de camiones en circulación aumentó drásticamente. Durante una huelga en 1922, los camiones sustituyeron, casi por completo a los tranvías en huelga. Según un periódico, a pesar de la falta de trenes, el ánimo de la ciudad fue como siempre: “Todas las líneas del servicio de tranvías fueron cubiertas por camiones, tanto de la capital como de las municipalidades”.<sup>17</sup> Y un año después, en enero de 1923, los camiones aumentaron inmediatamente su servicio y brindaron así una alternativa efectiva. Para el 21 de enero aumentó el número de camiones entre 2,000 y 3,000 unidades.<sup>18</sup> Debido a este incremento, el número de pasajeros trasladados diariamente por camiones subió de 90,000 a 150,000, según las estadísticas del Departamento de Tráfico del D.F.<sup>19</sup> Los camiones se encargaron del transporte de pasajeros, y también del correo de la ciudad, el cual fue transportado por camiones públicos de la Oficina de Correos.<sup>20</sup> Mientras, *El Universal* afirmó que: “El público ha sufrido menos que otras ocasiones los efectos de la huelga [...] gracias al gran

número de camiones en servicio”;<sup>21</sup> el *Excelsior* estuvo de acuerdo: “podemos afirmar que prácticamente la huelga ha fracasado por lo que respecta a perjuicios para el público.”<sup>22</sup> Dos años después, en la huelga de 1925 el número de camiones en circulación había aumentado drásticamente de 3,000 unidades en 1921 a 15,524.<sup>23</sup> Muchas voces en la prensa expresaron su satisfacción con el servicio brindado. Al tercer día de la huelga, *Excelsior* comentó que “El servicio de transporte se ha sostenido con bastante regularidad.”<sup>24</sup> Y según *El Universal*, las parálisis de los tranvías ya no tenían ningún efecto significativo para la urbe: “El público [...] ya no se inquieta como hace varios años [...] por las condiciones del tráfico urbano y suburbano modificadas con el crecimiento acelerado de los camiones [...] Lo que antes era una amenaza formidable, es hoy un incidente que no modifica la vida cotidiana de los ciudadanos.”<sup>25</sup>

No hay duda de que la aparición de los camiones durante los años veinte cambió significativamente el impacto que tenían las huelgas tranviarias; sin embargo por una variedad de razones la alternativa del camión no pudo sustituir fácilmente al transporte tranviario. Hubo ambivalencia con respecto a los camiones y su capacidad de asegurar el buen funcionamiento de la ciudad. Los mismos periódicos que celebraron la eficiencia del transporte por ruedas consideraron que los camiones no eran suficientes “para llenar las necesidades del servicio.”<sup>26</sup> Incluso en 1925, cuando los camiones ya eran un medio de transporte común en la ciudad, *El Universal* comentó: “El servicio de camiones”, “no está equipado ni organizado para transformarse de un día a otro en medio exclusivo de transporte”. Haciendo referencia a la alta frecuencia de fallas mecánicas de carros sobrecargados con gente, el editorial seguía, “aunque en México estamos acostumbrados a las improvisaciones”, los camiones no han podido sustituir a los tranvías.<sup>27</sup>

Los pasajeros que pudieran haber estado de acuerdo con esta afirmación fueron los que viajaban diariamente entre la ciudad y los pueblos foráneos. En estas rutas suburbanas los camio-

nes no lograron brindar un servicio eficiente. Esto se debía, en parte, a las largas distancias, las cuales ocasionaban frecuentes fallas en los camiones. En 1923, por ejemplo, a lo largo de las calzadas que conectaban la ciudad con los municipios foráneos se encontraban (algo que recuerda a Buñuel) camiones “con las llantas despedazadas, con los ejes rotos [y] con las rayas retorcidas”. Dada la falta del servicio foráneo en el centro, se reportaron en las calles grupos grandes de empleados públicos que estaban esperando, sin suerte, la llegada de los trenes rápidos.<sup>28</sup> Debido a la escasez de transporte foráneo, el gobierno anunció que sus empleados —muchos de ellos viviendo en zonas foráneas— trabajarían horas corridas, de esta manera, no regresarían a sus casas durante la hora de la comida.<sup>29</sup>

Las huelgas tranviarias no sólo afectaban al movimiento de personas. También se vio interrumpido el transporte de carga, en ese entonces efectuado en gran parte por tranvías. Durante los conflictos laborales se hacía sentir la falta de materiales de construcción, así como de productos en los mercados. En 1911, por ejemplo, en el centro de la ciudad se notó una escasez de flores, ya que los vendedores “tuvieron que emprenderla á [*sic*] pie desde Huipulco, Xochimilco, Santa Anita, Mixcoac y Coyoacán.” También faltaban legumbres y frutas en los mercados de la ciudad.<sup>30</sup> En una huelga posterior, un inspector del gobierno comentó que los perjudicados de la huelga no sólo fueron pasajeros, sino también “muchas industrias de construcción, hilados, tejidos [...] cuyos materiales primas o combustibles son transportados por trenes eléctricos, y esa paralización dejará sin trabajo a varios miles de obreros y operarios.”<sup>31</sup> En 1925, estando escasos de combustible, la empresa Establecimientos Fabriles de Tacubaya pidió que “los huelguistas permitieran salir algunas góndolas por [*sic*] remolcar unos carros tanques de petróleo que estaban sobre la vía de Cuernavaca, para ser enviados a esos establecimientos.” La empresa, sin embargo, se negó, por temor a causar mayor desorden público.<sup>32</sup> También los pueblos foráneos sufrieron de falta

---

de bienes que llegaban desde la ciudad, como fue el del pan.<sup>33</sup>

En resumen, las crisis laborales de la Compañía de Tranvías interrumpieron significativamente el funcionamiento de un servicio crucial de la ciudad. Tanto el movimiento de los pasajeros como el de la carga se vieron seriamente afectados. Los camiones ciertamente constituyeron un sustituto para los trenes en huelga y disminuyeron el impacto que tenían las huelgas en la circulación. Sin embargo no llegaron a brindar por completo este servicio, debido a la escasez de carros y a la pobre calidad del servicio. Tal problema se manifestó sobre todo con respecto al transporte foráneo.

### Las huelgas y el orden urbano

Las huelgas tranviarias de los años de 1910 y 1920 significaron una ruptura del orden en términos que iban más allá del servicio de transporte. Por un lado, la parálisis de los trenes y la aparición de los camiones trajeron consigo temores de que huelgas más generales dejaran la ciudad sin ningún servicio y de esta manera paralizaran por completo la vida económica. Por otro lado, las huelgas generaron protestas y violentos enfrentamientos en las calles, involucrando no sólo a huelguistas y a la policía sino a pasajeros, así como a jóvenes sin ningún interés directo aparente en los conflictos. El desorden no se limitó al funcionamiento de un servicio, sino se hizo visible en todas partes de la ciudad para toda la gente. Además, los camiones, más que resolver la crisis, fomentaron la sensación de desorden urbano. Durante los años veinte, las huelgas de tranvías recordaron a los capitalinos y el gobierno posrevolucionario que el nuevo orden, tan deseado, seguiría siendo frágil.

Las huelgas tranviarias frecuentemente amenazaron con involucrar a otros sectores clave de la economía urbana. Durante cada huelga hubo temores de que el conflicto se extendiera a la Compañía de Luz y Fuerza, compañía asociada y bajo la misma gerencia que la CTM. Invariablemente, el paro de actividades en la CTM

afectó al servicio de luz, ya que las dos empresas compartían ciertos talleres. Por ejemplo, en 1921 debido al bloqueo del taller de la CTM por parte de las huelguistas se agotó el carbón de las lámparas del alumbrado público: “LA CIUDAD A PUNTO DE QUEDAR A OSCURAS” amenazaba *El Universal*.<sup>34</sup> De igual modo en 1923, el sistema del alumbrado público quedó “semi-abandonado.”<sup>35</sup> Sin embargo, los electricistas aunque solían hacer declaraciones de apoyo moral (y financiero) a los tranviarios en huelga, nunca entraron en un paro de solidaridad con ellos (el sindicato electricista no formaba parte de la CGT, la asociación sindical, a la cual pertenecían los tranviarios.) No obstante tal hecho, los temores de que el conflicto pudiera afectar al servicio de luz permeaba la prensa. Durante la huelga de junio de 1922, por ejemplo, *Excélsior* exigió la intervención del presidente Obregón con el fin de evitar lo que consideraba una inminente falta de electricidad.<sup>36</sup>

Otros servicios también se veían afectados por las huelgas tranviarias. Los paros de los tranviarios podían provocar acciones de solidaridad por parte de otros sindicatos afiliados a la CGT. De ellos, los panaderos solían ser los más militantes.<sup>37</sup> En 1922, tal número de sindicatos de la Confederación se sumó al paro de los conductores, que la ciudad enfrentó una huelga casi general. Quedaron cerradas las panaderías, interrumpido el servicio telefónico y paradas por lo menos seis fábricas de textiles. Además la amenaza de los electricistas, así como la de los empleados del Palacio de Hierro de apoyar a los tranviarios.<sup>38</sup> Tan grave fue la situación, o por lo menos la percepción de ella, que la Cámara de Comercio de la ciudad escribió al presidente que consideraba este conflicto como una amenaza fundamental al “principio en que descansa la propiedad en México”.<sup>39</sup>

Aun cuando las huelgas tranviarias no provocaron actos de solidaridad e incluso con la presencia de los camiones como “vehículos esquirolés”, los conflictos de transporte paralizaron siempre buena parte de la actividad de la ciudad. En 1922 se habló de la posibilidad de suspensión de dos terceras partes de las escuelas, no por paros de

---

maestros, sino por falta de medios de transporte. Durante la intensa huelga de 1925, se evaluaba la situación de la siguiente manera: “Todas las actividades comerciales, burocráticas, industriales y sociales están entorpecidas [...] las tiendas, los teatros, las fábricas y las escuelas funcionan a media máquina.”<sup>40</sup> En un intento de cuantificar el daño al decimotercer día del paro, *Excelsior* estimaba que las bajas “en las ventas del pequeño y grande comercio del centro” llegaban a \$1,500,000 debido a la huelga. Y muchos comercios cerraban sus puertas. “La ciudad se presenta casi muerta por las tardes” decía *Excelsior*. Sea por paros de solidaridad o por efectos secundarios asociados con la falta de transporte eléctrico, las huelgas tranviarias significaban una crisis del funcionamiento de la ciudad.<sup>41</sup>

Además, las huelgas estuvieron casi siempre, acompañadas de confrontaciones violentas, y no en sitios poco visibles como es el espacio cerrado de una fábrica, sino en las principales calles del centro. Los sucesos más violentos ocurrieron cuando la compañía intentó mantener el servicio con esquiroleros o con sindicatos amarillos. En 1911, por ejemplo, hubo frecuentes choques entre aquéllos, la policía y las multitudes que estaban obstruyendo a la circulación de los trenes en operación. A estos bloqueos, los gendarmes respondían con “verdadera crueldad”.<sup>42</sup> En una ocasión durante el mismo conflicto se vio involucrado el gobernador del Distrito Federal. Deseoso de confirmar con sus propios ojos la situación en las calles, el gobernador se subió a un tren y cuando la multitud impidió el paso del vehículo, intentó convencer a la gente de dejarlo pasar. Al final, la confrontación se resolvió por la fuerza: el Inspector General de la Policía ordenó a la caballería cargar sobre los manifestantes.<sup>43</sup> Otro enfrentamiento en el taller de la compañía en Indianilla dejó muertos a varios hombres y mujeres.

Fue durante la huelga de 1923 cuando ocurrió el peor y más recordado incidente de violencia. En la calle de Uruguay, en el centro de la ciudad, las fuerzas armadas mataron a varios huelguistas que intentaron bloquear un tren conducido por los “amarillos”, el sindicato rival

que estaba rompiendo la huelga. En las memorias sindicales y en la historiografía de las huelgas, “la matanza de Uruguay” ha llegado a tener una importancia simbólica, ya que significa la determinación por parte del gobierno de romper con el sindicalismo independiente de la CGT.<sup>44</sup> Sin descartar su importancia en este sentido, hay que ver el suceso también como uno de los varios disturbios de la paz pública. Es decir, el suceso constituyó no sólo un momento clave en la relación sindical-gubernamental: también significó la ruptura todavía no resuelta del orden público, una ruptura visible e impactante para todos los ciudadanos de la ciudad. Por cierto, la violencia que ocurría durante las huelgas no se limitaba a choques entre los grupos directamente involucrados en el conflicto. En 1911, por ejemplo, se reportaron “desórdenes” causados por jóvenes que se subían a los trenes abandonados por toda la ciudad.<sup>45</sup> En otro caso, soldados, “los rurales del 140”, atacaron con sables a unos jóvenes que estaban lanzando piedras a un tranvía de la línea de San Ángel.

Las peores imágenes de desorden urbano se manifestaron en la mente de la gente y de los periodistas. De esta manera, un relativamente pequeño disturbio real se podía convertir en una amenaza sin límites. Por ejemplo, la falta del servicio fúnebre provocó temores con respecto a posibles epidemias. En 1911, el servicio fúnebre fue imposibilitado debido a los bloqueos de las vías por parte de huelguistas y simpatizantes. Como resultado, lamentaba *El Imparcial*, ya habían cadáveres depositados en la calle, emitiendo olores espantosos. El periódico sugirió las implicaciones epidemiológicas, al indicar que incluso “las carrozas de los pobres llamadas gavetas, con gentes muertos de tifo, tampoco pudieron llegar al panteón”.<sup>46</sup> No sabemos qué tan realistas eran los temores de epidemias, ni incluso si éstos fueron reales o si fueron motivados por razones partidarias. El hecho es que la gente leía tales notas y que las incorporaba en su imaginario de una ciudad en desorden.

El caos de las huelgas se manifestó también en las relaciones cotidianas entre los residentes de la ciudad. Parecía que las crisis tranviarias

---

afectaban las reglas no escritas de comportamiento social, las relaciones entre clases sociales y entre hombres y mujeres. La falta de transporte tranviario impuso distintas reglas de comportamiento en la vida pública. Durante la huelga se observaba “gente bien vestida, [hasta] una señora con sombrero elegante” subidos en carros de mulas o directamente encima de la mula. Los ilustradores se deleitaban en dibujar tales escenas, una de las cuales mostraba cómo un hombre de clase baja estaba empujando el trasero de una señora elegante, echándola dentro de un carro de mulas ya bastante lleno de pasajeros.<sup>47</sup>

La llegada de los camiones empeoró esta crisis de comportamiento. En 1925, se describían los congestionamientos alrededor y adentro de los camiones como sigue: “los camiones se ven materialmente asaltados por una turba de empleados públicos, enloquecidos por el hambre.” Con tanta hambre que ni se preocupaban por el peligro inminente de viajar en un camión: hubo “hornazas de gente, como dispuestas a ser conducidas al sacrificio”.<sup>48</sup> En otra ocasión, cuando se descompuso la llanta de un camión, los pasajeros hambrientos “atacaron a un dulcero”. Mientras la locura reinaba en las calles, adentro de los carros, se llevaba a cabo algo semejante a orgías: “la peor parte la llevan los ocupantes de las bancas, asfixiados bajo el peso de los demás, que sin respetar la diferencia de sexo, se sientan las unas sobre las otras en la más familiar promiscuidad.”<sup>49</sup> Durante las huelgas tranviarias se alteraban las jerarquías sociales y el comportamiento de la gente en los espacios públicos. Por lo menos, de acuerdo con los periodistas, dominaban la locura y los instintos sobre el decoro y la civilidad del residente urbano.

En términos de orden urbano, los camiones no sólo no resolvieron las crisis ocasionadas por las huelgas de tranvías sino que las aumentaron. Ya notamos las dificultades que tenía el nuevo medio de transporte para brindar un servicio eficiente y cómodo. Sin embargo, el problema no fue sólo la insuficiente disponibilidad de camiones, sino también la resistencia que tuvo mucha gente de usarlos. *Excelsior* atribuyó “la falta de movimiento en la capital”

durante la huelga de 1923 al hecho de que “a muchas personas no les agrada viajar en camión y prefieren caminar por temor a un accidente.”<sup>50</sup> La práctica de los camioneros de cobrar tarifas excesivas durante las huelgas y de llenar sus carros con un exceso de pasajeros ciertamente no contribuía a cambiar tales percepciones.<sup>51</sup> Se veía al nuevo medio de transporte con una profunda ambivalencia, ya que se admiraba y al mismo tiempo se temían dos características de los camiones: su velocidad y su capacidad de recorrer la ciudad por cualquier lado. Comentaba un periodista: “[Los camiones] pasan como ráfagas por las avenidas de la urbe y por las calzadas que llevan a los municipios en una como visión de pesadilla [...] [Ellos] cruzan como exhalaciones, barriando huracanadamente [*sic*] las calles extáticas, abriéndose paso de manera triunfadora.”<sup>52</sup>

Tal rapidez y poder fueron difícilmente controlables por las autoridades: enfrentando a estas “ráfagas”, “los agentes del tráfico son una sombra de lo que fueron”, comentaba el mismo editorial.<sup>53</sup> El gobierno mismo deploraba la “anarquía” que resultaba de camiones siguiendo cualquier ruta sin autorización ninguna.<sup>54</sup> No sólo los periodistas tenían la imagen del camión como fuerza incontrolable, también muchos usuarios, los cuales preferían caminar o quedarse en casa a arriesgar su vida en un camión.<sup>55</sup>

En contraste con ciertas visiones optimistas que ostentaron periodistas de la época e historiadores posteriores queda claro que las huelgas tranviarias de los años 1910 y 1920 afectaron profundamente la vida de la Ciudad de México. No sólo paralizaron, al menos parcialmente, el servicio de transporte tranviario, sino que afectaron más ampliamente al orden de la ciudad. Imaginemos la ciudad durante las huelgas como un organismo cuya circulación fue severamente limitada; las actividades comerciales, industriales y sociales se redujeron al mínimo. Imaginemos el paisaje urbano lleno de tranvías abandonados, de camiones atravesando los bulevares como “huracanes” o descompuestos, de calles llenas de pasajeros desesperados, de ataúdes en las banquetas, de gente temerosa de epidemias, de multitudes peleándose, de gendarmes

---

disparando. Tales escenas de anarquía se reflejaron en el escenario de las huelgas y estaban vivas en la imaginación de los capitalinos. Las huelgas sólo amplificaron e hicieron más visibles los temores más generalizados sobre cómo se debería constituir un nuevo orden urbano, después de una guerra revolucionaria devastadora. No sólo las reglas de tráfico estaban todavía por fijarse.

### Las huelgas y los actores

La sensación de fragmentación y disfuncionalidad que surgió durante las huelgas tranviarias se manifestó en las actuaciones de una variedad de grupos sociales. La profunda ruptura del orden urbano conmovió no sólo a los participantes en el conflicto —huelguistas, empresarios y funcionarios del gobierno— sino a otros actores: usuarios, vecinos y a la “opinión pública”, representada por la prensa citadina. Veremos en lo que sigue las formas en que los distintos actores involucrados en las huelgas de tranvías, relacionaron sus intereses particulares con la cuestión del orden urbano.

#### *Obreros y empresa*

Los más directamente involucrados en las huelgas de tranvías, sindicatos y la compañía, vincularon sus intereses particulares con sus nociones del bien común, el cual consistía en tener una ciudad con servicios funcionales y accesibles al público, y más generalmente, una ciudad ordenada y pacífica. Tanto la compañía como los huelguistas manifestaron públicamente su deseo de mantener los servicios esenciales de la ciudad intactos. Por ejemplo, durante el paro general de 1922, que incluyó una huelga de panaderos, los huelguistas hicieron todo lo que estuvo en sus manos para asegurar que hubiera pan en los hospitales de la ciudad. Igualmente, en respuesta a los temores por epidemias, se comprometieron a mantener intacto el servicio fúnebre.<sup>56</sup> En cuando estos servicios esenciales quedaron interrumpidos, como ocurrió, por ejem-

plo, con los trenes fúnebres durante la huelga de 1911, tanto los sindicatos como la empresa culparon públicamente a su contraparte de ser responsable de la situación.

Los obreros y los empresarios también incorporaban cuestiones de calidad de servicio en sus argumentos y defensas públicos. Ambos solían publicar en los periódicos manifiestos, hasta de una página, dirigidos al público general y a los usuarios.<sup>57</sup> La federación de los tranviarios, por ejemplo, exigió una mayor vigilancia de las finanzas de la compañía, ya que ésta siempre rechazaba sus demandas de aumento de sueldo con declaraciones tocantes a su precaria situación financiera.<sup>58</sup> Los trabajadores argumentaron que la compañía usaba la excusa de sus bajos recursos no sólo para negarles aumentos de sueldo, sino para rehusar mejoras al servicio, como la modernización de equipo. De ésta y otras maneras, los tranviarios intentaron apelar directamente al usuario. En otro momento, durante el conflicto de 1923, el sindicato hizo un llamado a los pasajeros con abonos, sugiriéndoles que reclamaran a la compañía por vía judicial los daños sufridos durante la huelga.<sup>59</sup> También es notable el intento de los sindicatos de proyectar una imagen de orden y disciplina; llama la atención el orden y el civismo que podían observarse en sus manifestaciones públicas. Pasaron los tranviarios “formados en perfecto orden”, vestidos con uniformes impecables y “con buena postura y corrección” por la avenida Juárez y el Zócalo.<sup>60</sup> Por su parte, la Compañía de Tranvías hizo todo para mantener el respaldo del público durante las huelgas. En previsión de una crisis laboral que intuían que podía iniciar, los gerentes, justo antes de un conflicto, anunciaban alguna mejora en el servicio, ya fuera la remodelación de carros o la inauguración de una nueva ruta. En una entrevista durante la huelga de 1923, el gerente George Conway aseguraba que la compañía tenía que reducir su personal porque ya había terminado un amplio proyecto de modernización de carros.<sup>61</sup> La compañía intentó asociar el buen funcionamiento y continuidad del servicio con la paz en sus relaciones industriales. Cuando en 1925 el sindicato incitó a una



---

huelga, Conway afirmó en una entrevista con el *Excelsior* que por dos años la compañía había vivido en paz con los trabajadores “con beneficio de [ellos] [...] y del público” y al mismo tiempo culpó al nuevo sindicato por la parálisis actual del transporte.<sup>62</sup>

### *El Estado*

El actor más comprometido en asegurar el buen funcionamiento de los servicios urbanos y en mantener el orden urbano fue, por supuesto, el Estado. La actuación del gobierno federal varió bastante de conflicto a conflicto. En general, tanto el gobernador del D.F., como el presidente de la República hicieron todo lo posible por asegurar la continuidad del servicio, lo cual significó normalmente, apoyar a la empresa en los rompimientos de las huelgas. Esto pudo significar, incluso, la intervención armada. Por ejemplo, en 1911, cuando el conflicto llegó a paralizar casi por completo el servicio de transporte, las autoridades mandaron tropas para proteger a los conductores-esquiroleros y de esta manera lograron mantener el funcionamiento del transporte. Así, se logró derrotar al sindicato de la CTM pero con el costo de una gran violencia, incluso en vidas humanas. Además, la actuación del gobierno estuvo en plena oposición a la opinión pública dominante, la cual favorecía al sindicato.<sup>63</sup>

Quizás esta experiencia explica por qué en la mayoría de los conflictos siguientes la actuación gubernamental fue un poco más moderada. Durante la huelga de 1922, el gobierno no forzó la reanudación del servicio de tranvías, lo que tuvo como resultado que el servicio quedara paralizado por dos semanas.<sup>64</sup> Sin embargo, cuando el conflicto se extendió a otros servicios y plantas, las autoridades intervinieron con toda su fuerza. Durante el enfrentamiento de 1922, la ciudad quedó en un estado de vigilancia militar impresionante: la Jefatura de la Guarnición de la Plaza dividió la ciudad en dos sectores militares, en los cuales incluyó “verdaderos puestos militares... que pueden movilizarse violentamente para reprimir cualquier desorden”,

aseguraba *El Universal*.<sup>65</sup> De esta manera el gobierno logró romper la huelga de solidaridad de los panaderos. Insistiendo en que el pan era un “artículo de primera necesidad” forzó la apertura de las panaderías de la ciudad. También intervino en los paros de la industria de la comunicación, y restableció a la fuerza el servicio telefónico. Y para prevenir actos de solidaridad por parte de los electricistas, mandó vigilar las plantas generadoras de la Compañía de Luz y Fuerza.<sup>66</sup> Impresionada por esta actuación decisiva de las autoridades, la Cámara de Comercio de la ciudad mandó un telegrama al presidente Obregón que se publicó en los periódicos: “Jamás hemos dudado ni dudaremos que Ud. cumpla sus altas funciones de Primer Magistrado del país, sino dentro de la Ley y la moral.”<sup>67</sup> El gobierno no dejó lugar a dudas de su voluntad de prevenir una huelga de índole general en la ciudad.

La actuación por parte del gobierno federal durante las huelgas de los años veinte se ha interpretado como reflejo del interés de las autoridades en aliarse con sectores moderados (“amarillistas”) del sindicalismo. Cuando en 1921 los tranviarios, organizados en la Federación de Empleados y Obreros de la Compañía de Tranvías de México (“Federación”), se afiliaron a una asociación anarcosindicalista, la Confederación General del Trabajo (CGT), el gobierno federal declaró la guerra a esta agrupación e hizo todo lo que pudo para destruir el sindicato. La asociación sindical rival, la Confederación Regional de Obreros Mexicanos (CROM) estuvo dispuesta a aliarse con el nuevo gobierno de Obregón, y, más aún con Calles.<sup>68</sup> La huelga tranviaria de 1923 fue un evento clave para establecer la alianza entre la CROM y el gobierno y para derrotar al sindicalismo independiente. Cuando la Federación anarcosindicalista declaró la huelga en enero de 1923, surgió un sindicato tranviario rival, la Unión Sindicalista de Empleados y Obreros de Tranvía (“Unión”), la cual fue asociada con la CROM y rompió la huelga con pleno apoyo moral y físico del gobierno de Obregón. El gobernador del Distrito decretó que cada carro fuera escoltado por dos soldados adelante y atrás

para proteger a los conductores “amarillistas”<sup>69</sup> Como resultado, la huelga terminó en un fracaso para la Federación de la CGT.

Los gobernantes, al decidir cómo intervenir en un conflicto de transporte urbano, tuvieron que considerar múltiples intereses. La intervención por parte de las autoridades durante las huelgas no se limitó al uso de fuerzas policíacas o militares. Otro papel clave del gobierno fue su política de aumentar lo más posible la circulación del “vehículo-esquirol”: el camión. En enero de 1923, el Departamento de Tráfico del D.F. autorizó 150 licencias adicionales para los conductores de camiones. También dio de alta a camiones que habían sido removidos de circulación y prometió no multar a camiones que viajaran con un exceso de pasajeros.<sup>70</sup> Sin embargo en su propósito de romper las huelgas, el gobierno tuvo que mediar con las cuestiones de seguridad pública. Tuvo que insistir, por ejemplo, en penalizar las infracciones por exceso de velocidad y violación de otras reglas de tráfico, ya que quería evitar los aumentos de atropellamientos que habían ocurrido durante huelgas previas.<sup>71</sup> Por lo menos en este caso, el interés del Estado en apoyar a un sindicalismo amarillo estuvo en conflicto con su interés de mantener el orden en la ciudad.

Tal conflicto de intereses se manifestó todavía con más claridad en los casos en que el gobierno apoyó directamente un sindicato en huelga. En marzo de 1925 la agrupación de la CROM, ahora conocida como Alianza de Empleados y Obreros de la Compañía de Ómnibus y Tranvías de México (“Alianza”) entró en huelga para asegurar el reconocimiento por parte de la compañía como sindicato principal de los obreros. El gobierno, ansioso de deshacerse de los tranviarios de la CGT, por primera vez respaldó una huelga tranviaria. Por un lado, al estallar el paro, el presidente Calles negó pedidos por parte de la CTM para reanudar el servicio y declaró que cualquier desorden causado como resultado de operar tranvías esquiroleros en la ciudad sería responsabilidad de la compañía.<sup>72</sup> Además, el gobierno apoyó las manifestaciones públicas por parte de los huelguistas. El domingo 8 de marzo,

15,000 huelguistas y simpatizantes de la Alianza que marcharon por las calles, frente al Teatro Nacional fueron saludados por el secretario de Gobierno del D.F., quien “montaba brioso alazán, y lucía un vistoso traje de charro de color negro con guarniciones de plata”.<sup>73</sup>

Como resultado de este conflicto, la Alianza logró establecer su hegemonía en el sindicalismo tranviario, expulsó de la empresa a los anarcosindicalistas, y estableció lazos estrechos con el gobierno de Calles. Por lo menos en el sector de transporte, el incipiente corporativismo logró establecer la paz laboral por más de quince años.<sup>74</sup> Sin duda, las huelgas tranviarias de los años veinte fueron momentos clave en el proceso de consolidación del incipiente gobierno revolucionario y del corporativismo de los años treinta.

Sin embargo, no es suficiente ver este proceso sólo por medio de la perspectiva de las alianzas laborales-estatales. La legitimidad del nuevo gobierno se mediría en buena medida por su habilidad de mantener el orden de la ciudad. Es decir, las decisiones respecto a qué tipo de alianzas habría que formar no se debieron exclusivamente a cuestiones ideológicas o a preferencias personales, sino que se tomaron en el contexto de crisis recurrentes del orden social, funcional y cultural de la metrópoli. Por muchos años, la prioridad del gobierno fue asegurar la continuidad del transporte urbano durante los conflictos laborales. En ausencia de alternativas a los tranvías, el gobierno intervino militarmente en los conflictos, como fue el caso en 1911. Cuando los camiones ya brindaban una buena parte del servicio, la actuación por parte del gobierno podía ser más flexible y se dirigió por otras consideraciones, especialmente en su determinación de romper el sindicalismo independiente de la Federación.<sup>75</sup> Como resultado, el orden urbano a partir de 1925 quedó asegurado: por la estrecha alianza entre gobierno y sindicato se mantendría la paz laboral y se evitarían interrupciones al servicio de transporte.

La intención por parte del gobierno federal de mantener el orden urbano enfrentó otros adversarios: las municipalidades de la región capitalina. El ayuntamiento de la ciudad se declaró

---

constantemente en favor de las huelgas tranviarias y criticó la actitud hostil del gobierno federal. De hecho, hasta 1925, el ayuntamiento de la ciudad fue controlado por partidos opositores a los obregonistas.<sup>76</sup> En la huelga de 1923 — la que trajo enfrentamientos violentos entre los huelguistas CGT y los esquiroleros CROM, apoyados por el gobierno federal— el ayuntamiento de la ciudad tomó partido con los huelguistas y lanzó severas críticas a la intervención del gobierno federal.<sup>77</sup>

Los municipios también se resistieron a la política del gobierno que consistía en utilizar camiones para romper las huelgas. Respondieron con acciones opuestas a la práctica del Departamento del Tráfico de aumentar a toda costa la circulación de camiones. Varios municipios del exterior de la ciudad cobraron impuestos a los camiones para dejarlos entrar en sus respectivas regiones. Éstos incluyeron a Xochimilco, Guadalupe, Tacuba y Coyoacán, entre otros. Según el *Excelsior* estos impuestos: “tienen el carácter de verdaderas alcabalas y están terminalmente prohibidas por la Constitución.”<sup>78</sup> Los municipios justificaron estas medidas aduciendo que ninguna de las rutas de camiones estaba autorizada. En respuesta, el gobierno del D.F. aseguró a los municipios que iba a insistir en que los camioneros registraran las rutas y exigió a cambio que los municipios dejaran de cobrar cuotas de entrada a los vehículos. Parece que la práctica no cesó ya que el Gobierno del Distrito Federal repetía sus circulares a los municipios con las mismas exigencias hasta el final de la huelga.<sup>79</sup> (Aquí podemos encontrar otra razón que explique la falta de un transporte foráneo eficaz durante las huelgas de tranvías, como mencionamos anteriormente. Una de las mayores razones fue las intervenciones fiscales por parte de los municipios.)

### *Los usuarios*

Finalmente, al analizar las reacciones a las huelgas por parte de distintos actores, hay que hacer mención de un grupo directamente afectado

por las crisis del servicio: los usuarios mismos. Ellos hicieron su aparición pública como actores políticos en la huelga de 1911. Entre ellos, la gente más perjudicada por la parálisis del servicio fueron los “abonados”, las personas que tenían boletos mensuales para viajar entre su residencia en las zonas foráneas de la ciudad y el centro, donde trabajaban. Molestos por la falta de servicio y por el temor de haber perdido su pasaje mensual, varios grupos entraron directamente en el conflicto y lograron poner la cuestión de la calidad del servicio en el centro de la discusión pública. Al comienzo de la huelga lanzaron una ola de protestas con respecto a la calidad de servicio que brindaba la compañía. La gente se quejaba de la pobre calidad de los trenes, de las tarifas excesivas y de la inequidad del servicio entre zonas residenciales.<sup>80</sup> Por ejemplo, un grupo de abonados de Azcapotzalco culpó a la compañía por el conflicto y aprovechó para criticar el mal servicio brindado a esta población foránea. 500 abonados de Guadalupe Hidalgo pidieron indemnizaciones a la compañía.<sup>81</sup> En una reunión celebrada por abonados de Tacubaya, se acordó exigir la indemnización “en metálico, que será invertida en mejoras materiales de la ciudad”.<sup>82</sup>

Tal resentimiento general con el servicio que brindaba la CTM generó un amplio apoyo público para los huelguistas en 1911. Por ejemplo, todos los periódicos apoyaron la causa de los trabajadores. Las quejas sobre el servicio no eran nada nuevas, pero, por primera vez, salieron de los archivos de los edificios del gobierno a la luz pública.<sup>83</sup> (Tales quejas se mezclaban con una nueva retórica nacionalista característica de la revolución, la cual identificaba a la gerencia de la CTM como empresarios extranjeros que maltrataban a los empleados y a los usuarios mexicanos. ¿Acaso, decía el gerente de la CTM, Harro Harsen, “estos desgraciados mexicanos están acostumbrados a ganar una peseta y comer tortilla con sal”?<sup>84</sup>)

Sin duda, la medida más radical y espectacular fue tomada por parte de veinte empleados públicos ansiosos de regresar a su casa a la hora de la comida. El 3 de julio de 1911, unas veinte

personas con abonos de la compañía de tranvías, saliendo de su trabajo, en el centro a la hora de la comida, subieron a un carro abandonado, encontraron la llave del motor abajo de un asiento, lo encendieron y se dirigieron hacia su población al poniente de la ciudad. “Uno de ellos se puso de motorista, otro de conductor en la plataforma cuidando el *trolley* y los demás por las ventanillas iban alerta, por si encontraban a los huelguistas”, a los cuales les gritaban: “No somos de la empresa, somos ciudadanos pacíficos que vamos a comer a nuestras casas; pase el que guste, nada se cobra”.<sup>85</sup> La huelga de 1911 no sólo comenzó con una fase de intenso conflicto laboral en la industria del transporte, sino que dio inicio a un debate, o por lo menos un intercambio público, sobre la cuestión del servicio, catapultando al escenario público nuevos actores como los usuarios.

Sin embargo, tal activismo ciudadano durante las huelgas no parece haber perdurado durante las siguientes décadas. Durante la huelga de 1922, por ejemplo, no hubo mayores protestas por parte de los usuarios, con excepción de un grupo de abonados que exigió indemnizaciones por parte de la CTM.<sup>86</sup> Parece que en los años veinte, el gobierno ya no tuvo que enfrentar una opinión pública crítica: durante la huelga de 1911, las intervenciones estatales fueron severamente atacadas en la prensa, un hecho que no se repitió en 1922. Queda en duda la razón por el eclipse tan rápido de una discusión abierta sobre la naturaleza del servicio de

transporte, la cual fue iniciada en gran medida por los usuarios mismos.

El intento de asegurar un orden urbano en los años posteriores a la lucha armada de la Revolución parece haber tenido éxito; se acabaron los incidentes que en mayor medida habían dislocado ese orden: las huelgas tranviarias. Sin embargo, este logro tuvo su precio: se neutralizó el derecho de los trabajadores de formar sindicatos independientes, y se acabó con la pluralidad política cuando se abolieron los municipios del Distrito Federal en 1928. Más grave aún, esta tendencia antidemocrática se hizo notar a nivel del activismo ciudadano, el cual, como sugerimos, perdió la fortaleza e independencia que le caracterizaba en los años 1910. Además, el éxito que significó el haber solucionado la crisis del transporte tranviario trajo consigo otra consecuencia que no contribuiría a tener una ciudad más ordenada. Me refiero a la proliferación masiva del transporte de camiones. Éste no sólo generó muchas percepciones de ansiedad por parte de los ciudadanos contemporáneos a su primera aparición, sino que, debido a su naturaleza descentralizada y por ser operado bajo premisas empresariales y gremiales de corto plazo, ha hecho difícil, sino imposible, una regulación y planeación eficaz del transporte urbano del valle de México. En ese sentido, deberíamos tener presentes los momentos en que sí hubo una activa cultura ciudadana y un debate político abierto, para que podamos enfrentar los retos de planificación de la ciudad actual.

## Notas

<sup>1</sup> Kevin J. Middlebrook, *The Paradox of Revolution: Labor, the State, and Authoritarianism in Mexico*, Baltimore, Johns Hopkins Press, 1995, pp. 1-37; Barry Carr, *El movimiento obrero y la política en México, 1910-1929*, 12 vols., Ciudad de México, SepSetentas, 1976; Alan Knight, “The Working Class and the Mexican Revolution, c. 1900-1920”, en *Journal of Latin American Studies*, vol. 16, pp. 51-79, esp. 76-79.

<sup>2</sup> E. P. Thompson, *The Making of the English Working Class*, Nueva York, Vintage Books, 1963; Herbert G. Gutman, *Work, Culture and Society in Industrializing America*, Nueva York, Vintage Books, 1977, 1966;

David Montgomery, *Workers' control in America: Studies in the history of work, technology, and labor struggles*, Cambridge, Cambridge University Press, 1979. Para una importante revisión y actualización de la historiografía laboral estadounidense, ver Leon Fink, *In Search of the Working Class: Essays in American Labor History and Political Culture*, Urbana, University of Illinois Press, 1994.

<sup>3</sup> Un estudio que tiene una perspectiva parecida sobre los conflictos laborales y los servicios urbanos es el estudio de David O. Stowell sobre las huelgas ferrocarrileras decimonónicas de EUA es, *Streets, Railroads,*

and the Great Strike of 1877, Chicago, University of Chicago Press, 1999.

<sup>4</sup> Georg Leidenberger, "Los espacios urbanos y la esfera pública: los tranvías en la ciudad de México desde la electrificación hasta la revolución, 1900 a 1911", en *Espacios urbanos y la construcción de lo público*, Carlos Aguirre *et al.*, eds., Instituto de Cultura del D.F. e Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2002.

<sup>5</sup> Adopté una perspectiva parecida al estudiar el transporte de Chicago. Véase "Private Streetcars and Public Utopias: Urban Transportation and Chicago's City Body in the Early Twentieth Century", en *Anuario de Espacios Urbanos, Historia, Cultura, Diseño*, Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco, 1998.

<sup>6</sup> *El Demócrata*, 2 a 8 de julio de 1911; *El Imparcial*, 2 a 9 de julio de 1911. *El Ahuizote*, junio de 1911; Miguel Rodríguez, *Los tranviarios y el anarquismo en México (1920-1925)*, México, Universidad Autónoma de Puebla, 1980, pp. 141-144.

<sup>7</sup> *El Demócrata*, 4, 5, 6 de julio de 1911.

<sup>8</sup> Las huelgas de 1914 y 1916 fueron parecidas a este primer conflicto. No las incluí en este artículo para permitir concentrarme en la década de los años veinte, cuando observamos cambios más significativos. Entre los estudios sobre las huelgas tranviarias de 1914 y 1916 se incluyen M. Rodríguez, *op. cit.*, pp. 147-154; John Lear, *Workers, Neighbors, and Citizens: the Revolution in Mexico City*, Lincoln, University of Nebraska Press, 2001; Guillermo A. Nájera Nájera, manuscrito sin título sobre la huelga de 1916.

<sup>9</sup> *El Universal*, 15, 16, 17 de diciembre de 1921. M. Rodríguez, *op. cit.*, pp. 162-166.

<sup>10</sup> *Ibid.*, 14, 22 de junio de 1922. M. Rodríguez, *op. cit.*, pp. 170-178.

<sup>11</sup> *El Diario*, 18 de enero de 1923.

<sup>12</sup> *Excélsior*, 1, 15 de marzo de 1925. M. Rodríguez, *op. cit.*, pp. 205.

<sup>13</sup> Para una lista completa de todas las huelgas tranviarias, desde 1889 hasta 1925, véase M. Rodríguez, *op. cit.*, pp. 222-224. Para una breve descripción de las huelgas durante el Porfiriato, véase Moisés González Navarro, "La vida social", vol. 4 de *Historia moderna de México*, Daniel García Villegas, coord., Hermes, 1957.

<sup>14</sup> Reporte del Departamento de Tráfico, DDF, 1922-1923, Fondo Obregón-Calles, AGN, 242-D2-T-16. Véase también entrevista con George Conway, director de la CTM en *Excélsior*, 23 de enero de 1923.

<sup>15</sup> Informe Anual, Secretaría de Comunicación y Obras Públicas, 1922, SCOP-AGN 3/865-1.

<sup>16</sup> *El Universal*, 12 de diciembre de 1921.

<sup>17</sup> *Ibid.*, 14 de junio de 1922.

<sup>18</sup> *Excélsior*, 15, 22, 23 de enero de 1923.

<sup>19</sup> *El Universal*, 23 de enero de 1923.

<sup>20</sup> *Excélsior*, 24 de enero de 1923.

<sup>21</sup> *El Universal*, 25 de enero de 1923.

<sup>22</sup> *Excélsior*, 24 de enero de 1923.

<sup>23</sup> *Ibid.*, 14 de marzo de 1925.

<sup>24</sup> *Ibid.*, 3 de marzo de 1925.

<sup>25</sup> *El Universal*, 2 de marzo de 1925.

<sup>26</sup> *Ibid.*, 9 de marzo de 1925.

<sup>27</sup> *Excélsior*, 1 de febrero de 1923, 12 de marzo de 1925.

<sup>28</sup> *Ibid.*, 20 y 22 de enero de 1923.

<sup>29</sup> *El Universal*, 23 de enero de 1923; *Excélsior*, 12 de marzo de 1925; Fondo Obregón-Calles, AGN 121-G-H-2, Memorando del 22 de enero de 1923.

<sup>30</sup> *El Imparcial*, 5 de julio de 1911.

<sup>31</sup> Memorando interno, SCOP, 18 de enero de 1923, en "Informe mensual", SCOP-AGN 3/ 1039.

<sup>32</sup> *Excélsior*, 12 de marzo de 1925.

<sup>33</sup> *El Universal*, 2 de marzo de 1925.

<sup>34</sup> *El Universal*, diciembre 1921; Carta de Abraham González, Presidente Municipal al Presidente Álvaro Obregón, 14 de diciembre de 1921, Fondo Obregón-Calles, 407-T-1, AGN.

<sup>35</sup> *Excélsior*, 25 de enero de 1923.

<sup>36</sup> Carta del *Excélsior* al Presidente Obregón, 13 de junio de 1922, Fondo Obregón-Calles, 407-T-1.

<sup>37</sup> Cartas de la Unión de Obreros Molineros de Trigo y Similares del D.F. al Presidente Obregón, 13 y 15 de diciembre de 1921, Fondo Obregón-Calles, 407-T-1, AGN.

<sup>38</sup> *El Universal*, junio de 1922, Fondo Obregón-Calles, 407-T-1, AGN.

<sup>39</sup> Carta de la Confederación de Cámaras de Comercio al Presidente Obregón, 16 de junio de 1922, Fondo Obregón-Calles, 407-T-1, AGN.

<sup>40</sup> *El Universal*, 9 de marzo de 1925.

<sup>41</sup> *Excélsior*, 2 y 12 de marzo de 1925.

<sup>42</sup> *El Imparcial*, 7 de julio de 1911.

<sup>43</sup> *Ibid.*; Lear, *op. cit.*, p. 252.

<sup>44</sup> *Excélsior*, 2 de febrero de 1923; M. Rodríguez, *op. cit.*, pp. 182-203; Vito Alessio Robles, "La matanza de tranviarios en la Avenida Uruguay, en 1923", en *Desfile sangriento*, México, Instituto Mora.

<sup>45</sup> *El Imparcial*, 4 y 6 de julio de 1911.

<sup>46</sup> *Ibid.*, 4 de julio de 1911.

<sup>47</sup> *Ibid.*, 5 de julio de 1911.

<sup>48</sup> *Excélsior*, 8 de marzo de 1925.

<sup>49</sup> *Idem.*

<sup>50</sup> *Excélsior*, 22 de enero de 1923.

<sup>51</sup> *El Universal*, 27 de enero de 1923; *Excélsior*, 8, 12 de marzo de 1925. Incluso antes de la llegada de los camiones, los modos de transporte alternativo durante las huelgas cobraron tarifas excesivas. En 1911, por ejemplo, un viaje en carro tirado por mula cobraba entre 50 centavos (Ciudad de México-Tacubaya) hasta 2 pesos (Ciudad de México-Coyoacán); *El Imparcial*, 4 de julio de 1911. La tarifa normal varía de 5 a 10 centavos.

<sup>52</sup> *El Demócrata*, 8 de marzo de 1925.

<sup>53</sup> *Excélsior*, 8 de marzo de 1925.

<sup>54</sup> *Ibid.*, 23 de enero de 1923.

<sup>55</sup> *Ibid.*, 2 y 12 de marzo de 1925.  
<sup>56</sup> *El Universal*, junio de 1922.  
<sup>57</sup> *Idem.*  
<sup>58</sup> *Ibid.*  
<sup>59</sup> *Excélsior*, 22 de enero de 1923.  
<sup>60</sup> *Ibid.*, 2 y 9 de marzo de 1925  
<sup>61</sup> *Ibid.*, 23 de enero de 1923; SCOP-AGN, 3-1044.  
<sup>62</sup> *Excélsior*, 8 de marzo de 1925.  
<sup>63</sup> Este caso es un ejemplo de la dificultad por parte del gobierno maderista de mantener el orden social, por un lado, y por otro buscar una efectiva base popular en la Ciudad de México. Ariel Rodríguez Kuri, “El ayuntamiento y el fracaso de la milicia municipal de 1912”, en *La experiencia olvidada. El ayuntamiento de México: política y gobierno, 1876-1912*, México, Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco, El Colegio de México, 1996.  
<sup>64</sup> *El Universal*, junio de 1922. Un veterano de la guerra civil revolucionario escribió al presidente Obregón para sugerirle que se entrenaran tropas de la reserva para conducir los trenes durante las huelgas. Indicando su propia situación económica como “desesperada”, el veterano ofreció sus servicios en este sentido. Véase “Carta del Coronel Ernesto D. Lara al Presidente Obregón”, 19 de junio de 1922, Fondo Obregón-Calles, 407-T-1, AGN. Tal exigencia fue repetida por parte del jefe militar de la Guarnición de la Plaza de México, quien pidió al Secretario de Guerra la autorización para que individuos que carezcan de ocupación en el ejército practiquen el manejo de tranvías y que sean utilizados “en caso de que haya una huelga de tranviarios”. *Ibid.*, 5 de enero de 1921.  
<sup>65</sup> *El Universal*, junio de 1922.  
<sup>66</sup> *Op. cit.*, Fondo Obregón-Calles, 407-T-1.  
<sup>67</sup> Obregón aparentemente se sentía incómodo por estas porras por parte del sector empresarial, e insistió a la Cámara de Comercio de que la resolución del conflicto no quedara en sus manos y que él sólo podía influir en el comportamiento de los huelguistas por medio de “apoyo moral y persuasión”. Presidente Obregón a la

Confederación de Cámaras de Comercio, 21 de junio de 1922; *El Universal*, 20 de junio de 1922.

<sup>68</sup> M. Rodríguez, *op. cit.* pp. 128-133; Samuel Malpica Uribe, “Anarcosindicalismo o sindicalismo revolucionario en México (1906-1938)”, en Jaime Tamayo y Patricia Valles, coord., *Anarquismo, socialismo y sindicalismo en las regiones*, México, Universidad de Guadalajara, 1993.

<sup>69</sup> Fondo Obregón-Calles, 407-T-45, AGN.

<sup>70</sup> *Excélsior*, 21 y 23 de enero de 1923.

<sup>71</sup> *Ibid.*, 21 de enero de 1923.

<sup>72</sup> SCOP-AGN 3/ 268-1; *Excélsior*, 9 de marzo de 1925.

<sup>73</sup> *Idem.*

<sup>74</sup> M. Rodríguez, *op. cit.*

<sup>75</sup> El intento por parte del gobierno federal de entrar en una alianza con los tranviarios tuvo precedentes en los años diez. La huelga de 1911 puso en duda la habilidad del gobierno de Madero de asegurar el funcionamiento de la ciudad y mantener el orden. En 1914, los tranviarios se aliaron con el gobierno carrancista y apoyaron, por medio de los batallones rojos a la lucha bélica de esta facción de la Revolución. Sin embargo, a partir de 1916 los estrechos lazos entre gobierno y tranviarios se verían debilitados ya que el gobierno carrancista rompió violentamente una huelga general en la Ciudad de México, en la cual participaron los tranviarios. John Lear, *op.cit.*, Barry Carr, *op. cit.*

<sup>76</sup> María Soledad Cruz Rodríguez, *Crecimiento urbano y procesos sociales en el Distrito Federal (1920-1928)*, México, Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco, s.f., pp. 81-85.

<sup>77</sup> *El Universal*, febrero de 1923.

<sup>78</sup> *Excélsior*, 23 de enero de 1923.

<sup>79</sup> *Ibid.*, 23, 25, 27 de enero de 1923.

<sup>80</sup> *El Demócrata*, 4, 5, 6 de julio de 1911; *El Imparcial*, 4 de julio de 1911.

<sup>81</sup> *El Demócrata*, 4 y 5 de julio de 1911.

<sup>82</sup> *El Imparcial*, 6 de julio de 1911.

<sup>83</sup> Georg Leidenberger, *op. cit.*, pp. 335-354.

<sup>84</sup> *El Demócrata*, 4 de julio de 1911.

<sup>84</sup> *El Imparcial*, 4 de julio de 1911.

<sup>85</sup> *El Universal*, junio de 1922.