



Tzintzun. Revista de Estudios Históricos

ISSN: 1870-719X

tzintzun83@hotmail.com

Universidad Michoacana de San Nicolás
de Hidalgo
México

Alvizo Carranza, Cristina

Relaciones obreros-patronales: la Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala y la
sindicalización de sus empleados durante la Revolución Mexicana

Tzintzun. Revista de Estudios Históricos, núm. 66, julio-diciembre, 2017, pp. 137-167

Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo
Morelia, México

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=89857082005>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

RELACIONES OBREROS-PATRONALES:
LA COMPAÑÍA HIDROELÉCTRICA E IRRIGADORA DEL CHAPALA
Y LA SINDICALIZACIÓN DE SUS EMPLEADOS DURANTE
LA REVOLUCIÓN MEXICANA

CRISTINA ALVIZO CARRANZA



RESUMEN

La Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala fue durante el Porfiriato y las primeras décadas del siglo xx una de las empresas más importantes de la ciudad de Guadalajara, ya que tenía el monopolio de los servicios de luz, agua y tranvías. Al acaparar estas actividades daba trabajo a gran cantidad de obreros. En este trabajo me interesa abordar las relaciones obrero-patronales entre esta Compañía y los trabajadores de los tranvías, en especial, a partir de 1914 cuando se formaron los primeros sindicatos y se dieron los primeros enfrentamientos entre estos trabajadores y la empresa, y que tuvieron como fin la negociación de una política laboral en la que destacó el derecho a sindicalizarse y a tener un contrato colectivo, del cual derivaban derechos como el de jornadas de ocho horas, pago de horas extras, descanso dominical y pago puntual de su salario.

Palabras clave: obreros, sindicalización, Revolución, tranvías, Guadalajara



Cristina Alvizo Carranza · El Colegio de Jalisco
Correo electrónico: cristina.alvizo@coljal.edu.mx
Tzintzun. Revista de Estudios Históricos · Número 66 (julio-diciembre 2017)
ISSN: 1870-719X · ISSN-e: 2007-963X

**FOREIGN WORKERS-EMPLOYERS: THE COMPAÑÍA HIDROELÉCTRICA
E IRRIGADORA DEL CHAPALA AND THE UNIONIZATION OF THEIR EMPLOYEES
DURING THE MEXICAN REVOLUTION**

Abstract

The Hydroelectric and Irrigation Company of Chapala was during the Porfiriato and the first decades of the twentieth century one of the most important companies of the city of Guadalajara, since it had the monopoly of the services of light, water and trams. By hoarding these activities he gave a lot of work to the workers. In this paper I am interested in dealing with labor-management relations between this Company and the tram workers, especially since 1914 when the first unions were formed and the first confrontations between these workers and the company took place, As an end the negotiation of a labor policy in which he emphasized the right to unionize and to have a collective contract, from which derived rights such as eight-hour days, payment of overtime, Sunday rest and timely payment of his salary.

Key words: workers, union, Revolution, streetcar, Guadalajara

**RELATIONS PATRONALES-SYNDICALES: E COMPAÑÍA HIDROELÉCTRICA
E IRRIGADORA DEL CHAPALA ET LA SYNDICALISATION DE LEURS EMPLOYÉS
AU COURS DE LA RÉVOLUTION MEXICAINE**

Résumé

Société Hydroélectrique et irrigant de Chapala était au cours de la Porfiriato et les premières décennies du vingtième une des sociétés les plus importantes dans la ville de Guadalajara siècle comme il avait le monopole de l'électricité, l'eau et les trams. Pour ces activités monopoliser fourni du travail à un grand nombre de travailleurs. Dans cet article, je veux aborder les relations de travail entre l'entreprise et les travailleurs des tramways, en particulier de 1914, lorsque les premiers syndicats ont été formés et les premiers affrontements entre les travailleurs et l'entreprise ont reçu, et avait négociation visant d'une politique de l'emploi qui a insisté sur le droit d'organisation et une convention collective qui découle des droits tels que la journée de huit heures, les heures supplémentaires, le repos dominical et le paiement régulier des salaires.

Mots clé : les travailleurs, les syndicats, Révolution, tramways, Guadalajara

INTRODUCCIÓN



Durante el Porfiriato y las primeras décadas del siglo xx, la Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala S. A., fue una empresa fuerte y de gran importancia para el desarrollo de la ciudad de Guadalajara. La Compañía Hidroeléctrica se constituyó el 13 de julio de 1909 como una sociedad anónima por acciones, con un capital de \$14 000 000.00, distinguiéndose entre sus socios destacados capitalistas de la Ciudad de México y Guadalajara, a saber, Manuel Cuesta Gallardo, hacendado y político jalisciense; Enrique Tron, comerciante y representante del Banco de Londres y México; Fernando Pimentel y Fagoaga, banquero y representante del Banco Central Mexicano; Diego Moreno, hacendado, propietario de las haciendas de Guaracha (Michoacán), de los Naranjos (Colima) y de la hacienda de Buenavista (Jalisco); y los empresarios Jesús Salcido y Avilés y Hugo Scherer junior.¹ Sergio Valerio señala que también eran accionistas Emilio Pinzón y Porfirio Díaz (el hijo del presidente), así como el licenciado Lorenzo Elizaga, Manuel Marroquín y Rivera, Federico Kladt y John Stcliffe.² Cuesta Gallardo, era uno de los accionistas más importantes de esta sociedad, aportó las concesiones que el gobierno porfirista le había otorgado para aprovechar aguas, deslindar tierras, promover obras de irrigación y desecación de tierras del lago de Chapala, mismas que logró acumular gracias a las buenas relaciones que mantenía con Porfirio Díaz.³

La compañía aumentó su capital al absorber a la Nueva Compañía de Tranvías, Luz y Fuerza de Guadalajara, conocida también como “La Electra”,

¹ REYES GARCÍA, Cayetano, *Tzacapu: las piedras universales. Los procesos de dominación y desertización*, Zamora, El Colegio de Michoacán, 1998, p. 119.

² VALERIO ULLOA, Sergio, “Empresas, tranvías y alumbrado público. La compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del lago de Chapala”, María Eugenia ROMERO IBARRA, José Mario CONTRERAS VALDEZ y Jesús MÉNDEZ REYES (coordinadores), *Poder público y poder privado. Gobiernos, empresarios y empresas, 1880-1980*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2006, p. 252.

³ VARGAS GONZÁLEZ, Pablo, *Lealtades de la sumisión. Caciquismo: poder local y regional en la Ciénega de Chapala*, Zamora, El Colegio de Michoacán, 1993, p. 31; ver también ROMERO, Laura, “Industria eléctrica, sindicalismo y estado en los 20. El zunismo y la “Hidra”, *Estudios Sociales*, no. 3. 1985, p. 54; además Cuesta Gallardo fungió dos veces como gobernador provisional de Jalisco en 1911. Para ver mayores datos de Cuesta Gallardo ver ALDANA RENDÓN, Mario, *Diccionario de la Revolución Mexicana en Jalisco*, Guadalajara, Comité de Financiamiento: PRI-Jalisco, 1997, p. 75.

que durante el Porfiriato había suministrado el servicio de luz y de tranvías en la ciudad.⁴ Todos los bienes, derechos, contratos y concesiones de la Nueva Compañía pasaron a la Compañía Hidroeléctrica. Así, se convirtió en la única concesionaria de los tranvías eléctricos, de las empresas de luz y fuerza motriz eléctrica y de las empresas de irrigación y desecación proyectadas y organizadas por Manuel Cuesta Gallardo.⁵ Esta compañía tenía una asamblea de accionistas y un consejo directivo que se reunía en la Ciudad de México, donde tenía su domicilio oficial. Su presidente y representante fue Fernando Pimentel y Fagoaga, mientras que el gerente y subgerente fueron los franceses Emilio y Eugenio Pinzón.⁶

La hidroeléctrica daba trabajo a gran cantidad de personas. La empresa se dividía en tres departamentos: el de Luz y Fuerza, compuesto por varias cuadrillas de obreros que atendían las plantas hidroeléctricas, así como electricistas, mecánicos, compuerteros, porteros y veladores; el de Tranvías, que empleaba conductores, maquinistas, engrasadores, inspectores y troleros; y la sección de oficinas, donde estaban las secretarías, pagadores, inspectores y la gerencia.⁷

Cuadro 1. División del trabajo en el Departamento de Tranvías

CARGO	ACTIVIDAD
Motorista	Manejaba los controles de velocidad de los motores
Conductor	Recorría los carros, revisando o cobrando boletos
Garrotero o trolero	Aplicaba los frenos en las paradas y arranques, cuidaba que el trole no perdiera el contacto con los cables aéreos de la energía eléctrica.
Inspector	Vigilaba el funcionamiento del servicio y checaba que todos los pasajeros tuvieran su correspondiente boleto.

⁴ Sobre esta compañía ver ALFARO ANGUIANO, César G, *La electricidad en Jalisco*, Guadalajara: Gobierno del Estado, 1988; MENDOZA BOHNE, Lourdes Sofía, “Función social, consumo colectivo y gestión: el tranvía eléctrico en Guadalajara, 1905-1923” [tesis de maestría], Guadalajara, Universidad de Guadalajara, 2002.

⁵ RUANO, Leticia, Fidelina G. LLERENAS, Anabel CASTILLÓN, Alicia CUEVAS, *José Guadalupe Zuno. Vida, obra y pensamiento*, Guadalajara, Universidad de Guadalajara, 1992, p. 118-119 (Anexo Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala).

⁶ VALERIO ULLOA, “Empresas, tranvías y alumbrado público”, p. 252. Emilio y Eugenio Pinzón alternaron el puesto de gerente, por ejemplo, en 1917; según una nota de *El Informador*, Eugenio Pinzón era quien estaba a la cabeza de la hidroeléctrica, además de ser el presidente del “Círculo Francés de Guadalajara”, *El Informador*, Guadalajara, 20 de diciembre de 1917, p. 4.

⁷ VALERIO ULLOA, “Empresas, tranvías y alumbrado público”, p. 283.

Gracias a un convenio que hizo en 1909 con el gobernador porfirista Miguel Ahumada (1903-1911), la hidroeléctrica gozó de importantes privilegios, como la exención de pago de impuesto y el monopolio de los servicios que ofrecía.⁸ A cambio, la empresa se comprometió a conservar en buen estado las plantas eléctricas, la maquinaria para el alumbrado público, el abastecimiento de la fuerza motriz para las bombas de agua de Los Colomos que surtían el agua potable a Guadalajara, así como el servicio de tranvías eléctricos y el cableado aéreo y subterráneo de la ciudad.⁹ No obstante, el desempeño de esta compañía dejaba mucho que desear, tanto para los usuarios que se quejaban constantemente del trato inhumano y el deficiente servicio que daba, como sus trabajadores quienes, denunciaban los bajos sueldos, las largas jornadas y el trato déspota que recibían de sus superiores, al grado que pronto la apodaron “La Hidra”, haciendo referencia al monstruo mitológico de varias cabezas.¹⁰

LA SINDICALIZACIÓN DE LOS ELECTRICISTAS Y TRANVIARIOS DURANTE LA REVOLUCIÓN

Uno de los principales objetivos de los delegados de la Casa del Obrero Mundial (COM) al llegar a Guadalajara, en octubre de 1914, fue organizar a los trabajadores de la Compañía Hidroeléctrica. De acuerdo con las ideas anarquistas de la COM, esta empresa representaba al capitalismo explotador del obrero, la incorporación de los electricistas a esta organización obrera significaba un logro importante para la sindicalización en Jalisco, ya que la hidroeléctrica era una empresa estratégica para el desarrollo de la ciudad.

La labor de organizar a los tranviarios y electricistas se encomendó a Anastasio S. Marín, uno de los miembros más destacados de la COM en la Ciudad de México.¹¹ La crónica de la llegada de Marín y de su trabajo con

⁸ Archivo Histórico de Jalisco (en adelante AHJ) Archivo de Instrumentos Públicos, libro de notarios, Homobono Díaz, 19 de noviembre de 1909.

⁹ VALERIO ULLOA, “Empresas, tranvías y alumbrado público”, p. 255.

¹⁰ ROMERO, “Industria eléctrica”, p. 53.

¹¹ Anastasio S. Marín fue uno de los miembros más activos e importantes de la Casa del Obrero Mundial, participó en su fundación y escribió en varios periódicos. Véase HART, John M., *El anarquismo y la clase obrera (1860-1931)*, México, Siglo XXI, 1980.

los tranviarios y electricistas de la ciudad de Guadalajara la dio a conocer el diario *México Libre*, dirigido por Luis J. Abitia.¹² De acuerdo con dicho diario, Marín llegó a Guadalajara el 11 de octubre de 1914, es decir, tres meses después de que los constitucionalistas hubieran tomado la ciudad.¹³ El objetivo de Marín era establecer el sindicalismo obrero en Jalisco. Una de sus primeras actividades fue ponerse en contacto con los empleados de los tranvías, “por ser de oportunidad preferirlos teniendo en cuenta la actitud asumida por los empleados de la ciudad de México, quienes como nuestros lectores saben se encuentran en huelga, ejercitando tal derecho, para lograr su mejoramiento económico”.¹⁴

Sostengo como hipótesis que la hidroeléctrica representó para los líderes de la COM un fuerte bastión de afiliados. Esta empresa daba trabajo a más de mil obreros, muchos de ellos ya habían manifestado su inconformidad ante las condiciones en que laboraban. Posiblemente Marín se acercó a los tranviarios porque representaban un sector económico de vanguardia y gran relevancia en la ciudad y porque ya habían protagonizado un paro laboral en 1907, cuando la empresa dispuso que se les pagara 10 centavos por hora a los conductores, los cuales no aceptaron ese sueldo y pararon labores, pero fueron sustituidos por los inspectores.¹⁵

Poco después de su llegada a Guadalajara, Marín, entabló pláticas con los tranviarios, hablaron sobre la importancia de su trabajo y el salario que recibían, mismo que no iba en proporción con las enormes entradas de dinero que tenía la Compañía.¹⁶ Los tranviarios manifestaron sus desacuerdos y determinaron que había llegado la hora de actuar y enfrentarse nuevamente a la Compañía. El 12 de octubre de 1914 convinie-

¹² De acuerdo con Mario Aldana, este diario fue el órgano de difusión y de apoyo a la Revolución, tuvo una duración de alrededor de cuatro meses, de agosto a noviembre de 1914, ALDANA RENDÓN, *Diccionario de la Revolución*, p. 161.

¹³ El 8 de julio de 1914, las tropas constitucionalistas entraron a Guadalajara encabezadas por Álvaro Obregón y Manuel M. Diéguez. Este último llegó con el nombramiento de gobernador de Jalisco.

¹⁴ Biblioteca Pública del Estado de Jalisco-Fondos Especiales (en adelante BPEJ-FE), “A las doce del día de hoy se suspenderá en Guadalajara el tráfico de tranvías”, *México Libre*, Guadalajara, 14 de octubre de 1914, pp. 1 y 4.

¹⁵ Según Juan Felipe Leal, “ante los inconvenientes que provocó dicha suplencia, la empresa se vio obligada a revocar su disposición y a reinstalar a los cesados”, LEAL, Juan Felipe, *Del mutualismo al sindicalismo en México: 1843-1911*, México, Juan Pablos Editor, 2012, p. 159.

¹⁶ De acuerdo con las estadísticas hechas por Sergio Valerio, la compañía obtenía, sólo en el ramo de tranvías, alrededor de \$540 000.00 anuales. VALERIO ULLOA, “Empresas, tranvías y alumbrado público”, p. 265.

ron hacer del conocimiento del gobernador Manuel M. Diéguez su decisión de emplazarse a huelga, acto que no estuvo libre de incidentes, pues en dos ocasiones detuvieron al delegado de la COM y a los empleados de tranvías que lo acompañaron. Como sea, los tranviarios, con ayuda de Marín, mandaron un “Memorial” a la gerencia de la Compañía, donde le solicitaron dos de los aspectos que más pregonaba la COM: aumento de sueldo y reducción de horas de trabajo.¹⁷

Lo más importante de la visita del delegado de la COM fue su labor doctrinaria. De acuerdo con el periódico *México Libre*, una de las principales tareas de Marín fue explicar a los trabajadores de los tranvías lo que era el sindicalismo y su formación, pues en esa época la organización laboral que predominaba era el mutualismo, y en la mayoría de los casos, de corte católico.¹⁸ Marín resaltó que una de las cualidades del sindicalismo es que “no hay Presidente sino una junta que tiene que sujetarse a la voluntad de la suprema mayoría”.¹⁹ El sitio de reuniones de los tranviarios con el enviado de la COM fue en el local que ocupaba la Sociedad Mutualista de Peluqueros, y en una de sus primeras reuniones quedó establecido el Sindicato de Empleados y Obreros de la Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala, S. A.

De acuerdo con John M. Hart, este sindicato debió depender directamente de la COM de la ciudad de México, pues aún no se había fundado una en la capital tapatía.²⁰ El 13 de octubre, el naciente sindicato, envió al gerente de la hidroeléctrica, Emilio Pinzón, un memo-

¹⁷ BPEJ-FE, “A las doce del día de hoy se suspenderá en Guadalajara el tráfico de tranvías”, *México Libre*, Guadalajara, 14 de octubre de 1914, pp. 1 y 4.

¹⁸ Tras la encíclica *Rerum Novarum* (1891) del Papa León XIII, en México se llevó a cabo una extensa labor de organización de los obreros. La cuestión social se debatió en los Congresos Católicos Mexicanos, que se llevaron a cabo en Puebla (1903), Morelia (1904), Guadalajara (1906) y Oaxaca (1909). En estos congresos se acordó organizar a los obreros en mutualistas, círculos obreros y cooperativas, con la finalidad de aliviar los estragos que la política liberal y la rápida industrialización del país causaba en las clases trabajadoras, además de contener el socialismo que avanzaba tanto en Europa como en los países de América. Estas organizaciones daban a los obreros seguros para la vejez o accidentes, atención a las viudas en caso de fallecimiento, había cooperativas de consumo y en algunas hasta seguro de matrimonio. Sobre la cuestión social ver a ADAME GODDARD, Jorge, *El pensamiento político y social de los católicos mexicanos 1867-1914*, México, Instituto Mexicano de Doctrina Social Cristiana, 1991; sobre la aplicación de la doctrina social y la organización de los obreros en Guadalajara véase, BARBOSA GUZMÁN, Francisco, “El catolicismo en la diócesis de Guadalajara, 1891-1926” [tesis de doctorado], México, Universidad Autónoma Metropolitana, 2004.

¹⁹ BPEJ-FE, “A las doce del día de hoy se suspenderá en Guadalajara el tráfico de tranvías”, p. 1 y 4.

²⁰ HART, *El anarquismo*, p. 171.

rial donde expresaron sus primeras peticiones y que constó de catorce puntos:

1ª.- Que sea reconocida la personalidad social del sindicato para que la empresa se entienda directamente con él.

2da.- El Sindicato se compromete a establecer un jurado que garantice las aptitudes en el desempeño de la profesión y el buen comportamiento exigiendo las pertenencias al Sindicato a efecto de prestar las debidas garantías.

3ª.- Que sean suprimidos en lo absoluto los descuentos, hoy onerosos y arbitrarios, por desperfectos en los carros que se causen por el servicio.

4ª.- Que se establezca la siguiente tarifa de los pagos por hora: Inspectores y Despachadores \$0.35, motoristas \$0.30; conductores \$0.25; troleros y cambiadores \$0.15.

5ª.- Que se establezca como *maximun* la jornada de nueve horas diarias de trabajo.

6ª.- La Compañía no podrá poner a su servicio a ningún inspector, despachador, motorista, conductor o trolero que no pertenezca a este Sindicato.

7ª.- A este respecto el Sindicato Expedirá una tarjeta de identificación a cada uno de sus miembros, que en el momento de la huelga estaban al servicio de la Compañía.

8ª.- Para poder admitir la Compañía nuevos empleados, exigirá a los solicitantes su tarjeta de inscripción en el Sindicato, sin cuyo requisito no podrán dar empleo a nadie.

9ª.- El Sindicato tendrá el derecho y la obligación de cuidar que los empleados, principalmente los motoristas estén aptos para el trabajo que van a desempeñar.

10ª.- La Compañía no podrá separar, por ningún motivo a ningún empleado sin que el Sindicato haya reconocido la justificación de tal medida.

11ª.- El Sindicato y la Compañía decidirán cuales son los casos en que los empleados incurrn en falta, así como la magnitud de las penas que se impongan a cada caso.

12ª.- Que una vez solucionado el presente conflicto, no sea separado absolutamente ningún empleado de los que tomaron parte en él.

13ª.- Que se indemnice debidamente a los empleados de cualquiera categoría, que sufran alguna inutilización física en el cumplimiento de las labores.

14ª.- Que la Compañía esté impedida de dictar órdenes o reglamentos que contraríen lo contenido en estas peticiones.²¹

Además, solicitaban que se les aumentara en un 50% el sueldo a los operarios de los talleres y de las vías altas. Daban a la gerencia el plazo de un día para responder, de lo contrario, el 14 de octubre a las 12 horas se iniciaría el paro general. Estos catorce puntos ilustran cuáles eran las condiciones de trabajo de los empleados de tranvías y cuáles eran sus aspiraciones. A la vez, queda claro cuál era la posición de poder a la que aspiraba el Sindicato: exigían capacidad para negociar con la empresa la política laboral que regiría las relaciones obrero-patronales y para opinar en las decisiones de la empresa.

Debido a que la hidroeléctrica no respondió satisfactoriamente a sus demandas, los tranviarios decidieron irse a la huelga, una más de las que, a finales de 1914, se desarrollaron a nivel nacional en las ciudades más importantes de México incitadas por la rápida sindicalización de la masa obrera, los continuos disturbios, la inestabilidad provocada por el movimiento armado, una inflación extrema y las altas tasas de desempleo.²² Dada la rapidez con que se desarrollaron estos acontecimientos cabe preguntarse si los tranviarios ya habían entablado comunicación con la COM antes de la llegada de sus delegados y sólo esperaban una coyuntura favorable, como fue la llegada de los constitucionalistas para enfrentar a la compañía en busca de mejoras laborales.

John M. Hart señala que los sindicatos afiliados a la Casa habían desarrollado un sólido sentimiento de unión entre los obreros, “y en vista la crucial naturaleza de servicio público de sus industrias tenían una fuerza sin precedente”.²³ Aunque esta huelga involucraba a todos los trabajadores de la hidroeléctrica, vale la pena resaltar que hay momentos en que los

²¹ AHJ, G-15-914, caja 441, exp. 32501.

²² HART, *El anarquismo*, p. 172.

²³ HART, *El anarquismo*, p. 172.

tranviarios son los que la encabezan, sus voces son las que sobresalen y son los únicos que pararon labores de forma continua, mientras que las otras secciones de la empresa lo hicieron de forma esporádica.

LA HUELGA TRANVIARIA DE 1914

La mañana del 14 de octubre de 1914 se cumplió el plazo que los tranviarios dieron a la hidroeléctrica para responder a sus peticiones. Cerca de las seis de la mañana, los trabajadores se presentaron como todos los días en la estación del Edificio de San Fernando.²⁴ Bajo el cobertizo de la estación se fueron agrupando los tranviarios, entre conductores, motoristas, troleros e inspectores y, en lugar de esperar su servicio, es decir, la actividad designada para ese día, aguardaron a que el gerente saliera a hablar con ellos. Cuando el gerente, el ingeniero Pinzón, los atendió, poco antes de las siete de la mañana, trató de disuadirlos de la huelga, les dijo que no se dejaran influenciar “por malos compañeros y por un advenedizo que les movía como si fueran una manada de borregos”, refiriéndose al delegado de la COM.²⁵

Tomó la palabra uno de los tranviarios y le explicó al gerente que no eran hostiles a la hidroeléctrica, que sólo pedían un aumento de sueldo debido a que todas las mercancías estaban al doble de su antiguo valor, “Un par de zapatos que anteriormente valía cuatro pesos, hoy lo compramos en ocho y todos los precios en general han alcanzado una alza considerable y solo los sueldos permanecen en el mismo estado”.²⁶ El gerente pidió tiempo para resolver esta situación, pues el Consejo de la Compañía residía en la Ciudad de México. Los tranviarios aceptaron esperar la respuesta y, como prueba de que no tenían nada en contra de la hidroeléctrica y que estaban dispuestos a negociar, pidieron que se nombraran

²⁴ Este edificio fue construido a inicios de 1905 en la Plazuela de San Fernando. De acuerdo con Sergio Valerio, se construyó *ex profeso* para funcionar como almacén de los tranvías, talleres de montado y reparaciones, así como despachos para el personal de servicio, en la planta alta estaban las oficinas del director general, secretaria, contaduría y caja, despachadores y jefes de personal. VALERIO ULLOA, “Empresas, tranvías y alumbrado público”, p. 249.

²⁵ BPEJ-FE, “No es difícil que la ciudad se quede a oscuras así como se ha quedado sin tranvías” Los demás empleados de la Cía. Se han unido a la Huelga”, *México Libre. Diario independiente de la mañana*, Guadalajara, jueves 15 de octubre de 1914, pp. 1 y 4.

²⁶ BPEJ-FE, “No es difícil que la ciudad se quede a oscuras”, pp. 1 y 4.

los servicios, y momentos después uno a uno salieron los tranvías de la Estación de San Fernando.²⁷

El resto de los tranviarios que no tomaron servicio se reunieron con el delegado de la COM y, a las 8:30 de la mañana, una comisión compuesta por los trabajadores Luis Álvarez y Vicente Ornelas, entregaron al gerente el Memorial con sus peticiones²⁸ esperando que éste las tomara en cuenta, pero Pinzón las rechazó. Esto motivó que los trabajadores ordenaran el paro y que los tranvías regresaran, uno a uno, a la estación.²⁹ Después de esto se dispuso una junta para definir cuál sería ahora el proceder y, tras buscar el lugar adecuado, se reunieron en el Teatro Principal.

A esta reunión asistieron el delegado de la COM, Anastasio Marín, el director del diario constitucionalista *México Libre*, Luis J. Abitia, el diputado y socio del Partido Independiente, el ingeniero Salvador Jiménez Loza y el periodista Narciso Parga, además de los grupos obreros de la ciudad que simpatizaban con la Casa del Obrero Mundial. Marín, dio a conocer el resultado de la comunicación enviada a la gerencia así como la orden del Sindicato para el paro de trabajo.³⁰

De acuerdo con el *Boletín Militar*, el primer asunto que se trató en esta reunión fue la petición de tres días que el gerente les solicitó a los tranviarios para resolver el asunto, pues la matriz de la Compañía se encontraba en la capital y les requería que mientras se resolvía el asunto no suspendieran el tráfico. La petición fue rechazada alegando que en la Ciudad de México se les respondió a los tranviarios en menos tiempo, a pesar de que la sucursal de la compañía se encontraba en Londres, así que “creían prudente que la de aquí, hiciera lo mismo, tanto más que la línea telegráfica a la Metrópoli trabaja con toda regularidad”.³¹

Por su parte, el ingeniero Salvador Jiménez Loza, presentó el manifiesto que se le encomendó redactar, mismo que fue aprobado por la mayoría,

²⁷ BPEJ-FE, “No es difícil que la ciudad se quede a oscuras”, pp. 1 y 4.

²⁸ BPEJ-FE, “No corre un solo tranvía en Guadalajara”, *Boletín Militar*, Guadalajara, jueves 15 de octubre de 1914, p. 1.

²⁹ El *Boletín Militar* da cuenta de que el último tranvía regresó a la una de la tarde procedente de Zapopan, conducido por Aurelio Robles. *Boletín Militar*, Guadalajara, jueves 15 de octubre de 1914, p. 1.

³⁰ BPEJ-FE, “No es difícil que la ciudad se quede a oscuras” Los demás empleados de la Cía. Se han unido a la Huelga”. *México Libre. Diario independiente de la mañana*. Guadalajara, jueves 15 de octubre de 1914. pp. 1 y 4.

³¹ BPEJ-FE, “No corre un solo tranvía en Guadalajara”, p. 4

ordenándose que se imprimiera, para lo cual Luis. J. Abitia donó el papel necesario. El señor Narciso Parga, propuso que se organizaran algunos festejos a beneficio de los huelguistas, ya que estos “no cuentan con ningunos fondos para hacer frente a sus necesidades en los días que duren sin trabajo”.³² De esta manera, se organizaron corridas de toros y una kermes en apoyo a los tranviarios.

Al día siguiente de esta reunión circuló el manifiesto para dar a conocer la situación de los tranviarios a la opinión pública y, además, fue publicado en la primera plana de la edición del 15 de octubre en *México Libre* bajo el título *Dos Palabras*. Este documento es rico en muchos sentidos. En primer lugar deja claro que ésta fue la primera vez que los tranviarios se declaraban en huelga, al señalar que “si en épocas pasadas nos hubiéramos declarado en huelga, las balas traicioneras de la dictadura porfiriana nos hubieran asesinado como a nuestros hermanos de Cananea, Orizaba y Río Blanco o los cerrojos de Ulúa se abrirían al mandato imperioso del tirano para dar paso a los organizadores de la huelga [...]”.³³ A la vez, presentan un análisis de la situación del obrero en México, donde se nota claramente la influencia de los dirigentes de la COM:

El problema obrero, uno de los más importantes y trascendentales, cuya resolución irremisiblemente tiene que influir en el porvenir de nuestra patria, se presenta en estos momentos exigiendo de la clase trabajadora una actitud noble, digna y patriótica para colaborar de esa manera al firme establecimiento de la paz en México, cuya base indiscutible será la relación armoniosa entre el capital y el trabajo como elementos que se complementan, expulsando de esa manera de una vez por todas, la oprobiosa tiranía de los próceres, que acostumbrados a amasar su capital con el sudor del obrero y las lágrimas de los huérfanos y viudas que quedan en la miseria por la muerte trágica de las víctimas de los accidentes de trabajo, en sus eternas orgías se olvidan de ese elemento activo sin cuya colaboración es imposible todo progreso.³⁴

³² BPEJ-FE, “No es difícil que la ciudad se quede a oscuras”, pp. 1 y 4.

³³ BPEJ-FE, “No es difícil que la ciudad se quede a oscuras”, pp. 1 y 4.

³⁴ BPEJ-FE, “No es difícil que la ciudad se quede a oscuras”, pp. 1 y 4.

Al cuarto día de huelga, el domingo 18 de octubre, la hidroeléctrica aún no había respondido a las demandas de los tranviarios, por lo que el resto de los trabajadores de la empresa, fusionados en el sindicato, decidieron unirse a sus compañeros y amenazaron con dejar a la ciudad sin luz ni agua. El Sindicato de los Empleados y Obreros de la Compañía Hidroeléctrica envió al gerente un ultimátum, reiterando sus demandas y agregaban las de los compañeros de las plantas generadoras de El Salto, Puente Grande y Las Juntas, quienes pedían aumento del salario al 50%, jornada de nueve horas, nuevo personal para establecer tres turnos, nivelación de sueldos, así como habitación y alumbrado. Los engrasadores, aseadores del Departamento de Tráfico, así como los empedradores, solicitaron que se estableciera la jornada diaria de nueve horas de trabajo, que les hicieran el pago por horas a los engrasadores y aseadores de carros, a razón de quince centavos, y que los empedradores que trabajaban a destajo fueran remunerados a razón de quince centavos por metro cuadrado.³⁵

El movimiento que habían iniciado los tranviarios, para esta fecha, ya se había generalizado a todos los empleados de la hidroeléctrica, por lo que la huelga alcanzaba dimensiones que no esperaban los dirigentes de la compañía ni las autoridades del estado. Ante esta alarmante situación, el gobernador constitucionalista Manuel M. Diéguez intervino, citando a ambas partes para tratar de llegar a un acuerdo. No obstante la Compañía Hidroeléctrica no estaba dispuesta a ceder ante las pretensiones de los huelguistas, por lo que sólo les prometió “que les aumentarán los sueldos cuando las circunstancias se pongan bonancibles para la compañía, pues en los actuales tiempos sus ingresos no permiten que la misma compañía tenga utilidades”.³⁶ De igual manera, la hidroeléctrica se negó a reconocer al sindicato. Los empleados de la hidroeléctrica no lo aceptaron y la huelga continuó. La gerencia resolvió echar a andar los tranvías con personal nuevo o con el que no se unió a la huelga. El 20 de octubre de 1914, Eugenio Pinzón, informó al gobernador que la compañía contaba “con el personal suficiente para poder reanudar a la mayor brevedad posible el servicio de tranvías con

³⁵ BPEJ-FE, “No es difícil que la ciudad se quede a oscuras”, pp. 1 y 4.

³⁶ BPEJ-FE, “No es difícil que la ciudad se quede a oscuras”, pp. 1 y 4.

determinado número de carros en cada circuito”.³⁷ Igualmente aseguró que tenían largas listas de aspirantes a ingresar en la hidroeléctrica, además de los empleados numerarios que estaban dispuestos a trabajar, sólo esperaban que el gobernador les diera el permiso y las garantías necesarias para que “los mencionados empleados queden debidamente custodiados, pues temen ser víctimas de alguna agresión por parte de aquellos de sus compañeros que persisten en esa actitud”.³⁸

Estas afirmaciones se publicaron en varios periódicos, lo que despertó la ira de los huelguistas. *México Libre*, a pesar de su filiación constitucionalista dio voz al gerente de la hidroeléctrica y los tranviarios se sintieron traicionados por este hecho. En especial porque se publicó que la compañía podía restablecer el servicio de tranvías cuando quisiera, por medio de los “contra-huelguistas”.³⁹ Los tranviarios habían demostrado que su huelga era pacífica y ordenada, que estaban dispuestos al diálogo y la negociación. Por el contrario, la compañía no aceptó negociar con los trabajadores, sino que quiso imponer su voluntad.

Manuel M. Diéguez rechazó rotundamente la propuesta de Pinzón. Dejó claro que la Compañía no podía actuar de esa manera, pues sacar los tranvías a la fuerza “trastornaría el orden público”, invitó al gerente de la hidroeléctrica a continuar con las pláticas de avenimiento con los obreros, en las que él intervendría, hasta llegar a un acuerdo que beneficiara ambos intereses.⁴⁰ Al mismo tiempo, Diéguez les solicitó a los tranviarios un informe donde se establecieran los sueldos que tenían en ese momento y las jornadas laborales para estudiarlo. Sin demora los huelguistas presentaron el informe al gobernador y también lo publicaron en *México Libre*. Los sueldos de los trabajadores de la hidroeléctrica y de los tranviarios al estallar la revolución eran los siguientes.

³⁷ AHJ, G-15-914, caja 441, exp. 36450.

³⁸ AHJ, G-15-914, caja 441, exp. 36450.

³⁹ BPEJ-FE, “Todavía no andarán los tranvías. Aunque ayer se decía que se reanudaría el tráfico”, *México Libre. Diario independiente de la mañana*, Guadalajara, domingo 25 de octubre de 1914. p. 1.

⁴⁰ AHJ, G-15-914, caja 441, exp. 36450.

Cuadro II. Sueldos de los empleados de la hidroeléctrica

Puesto	Sueldo mensual	Pago	Jornada
Inspectores	\$85.00	\$0.17 tres cuartos	16
Motoristas	Entre \$55.00 y \$60.00	\$0.18, \$0.19 \$0.20 por hora	10 a 15 horas
Troleros y cambiadores	\$22.50	\$0.75 diarios	16 horas
Conductores	\$51.00 aproximadamente	\$0.15, \$0.16 y \$0.17 por hora	10 a 15 horas
Supernumerarios		\$0.06 por hora	Hasta 5 horas eventuales
Operarios de vía elevada	\$30.00	\$1.00 por día	16 horas, obligados a trabajar toda la noche cada tercer día, de dos en dos.
Operarios de Talleres			
Maestros Mecánicos	\$75.00	\$2.50 por día	12 horas
Mecánico de primera	\$45.00	\$1.50 por día	12 horas
Mecánico de segunda	\$30.00	\$1.00 por día	12 horas
Forjadores	\$51.00	\$1.70 por día	12 horas
Ayudantes	\$30.00	\$1.00 por día	12 horas
Cabos reparadores	\$60.00	\$2.00 por día	12 horas
Operarios		\$0.62 a \$2.00 y a \$1.75 la hora	12 horas
Peones	Entre \$30.00 y \$22.50	\$1.00 y \$0.75 por día	12 horas
Reparación de vías			
Cabo	\$52.50	\$1.75 por día	10 horas
Peones	Entre \$15.00 y \$30.00	De \$0.50 a \$1.00 por día	

Fuente: *México Libre. Diario independiente de la mañana*, Guadalajara, sábado 17 de octubre de 1914, p. 1.

En el caso de los operarios de vía elevada señalaban que eran obligados, además, a trabajar toda la noche cada tercer día, de dos en dos,

según les correspondiera, por el mismo salario, de lo que resultaba que “solamente cada tercer día tienen derecho a dormir y descansar de sus labores continuas”.⁴¹ En la carta a Diéguez, fechada el 16 de octubre de 1914, apuntaban que debido a las condiciones de trabajo que tenían, creían que eran justas e irrevocables sus peticiones. Además, este es el primer documento donde al firmar usan el lema de su sindicato: “Reivindicación y Justicia”.⁴² El conflicto de los tranviarios y la empresa no se resolvió tan rápido debido a las salidas de la capital de Diéguez, quien estaba en la campaña contra las fuerzas villistas. Su interino, Manuel Aguirre Berlanga, fue quien continuó las negociaciones.

RESPUESTA DE LA SOCIEDAD A LOS HUELGUISTAS

Los únicos que se mantuvieron en huelga hasta el final fueron los tranviarios. Con los otros trabajadores de la hidroeléctrica se logró llegar a un acuerdo, pues Guadalajara podía sobrevivir sin tranvías, pero no sin agua ni luz. Un asunto interesante dentro de la huelga fue cómo los demás grupos obreros y la sociedad en general se solidarizaron con los tranviarios, entre los que destacan las telefonistas, los ferrocarrileros, los conductores de carruajes y los molineros, lo que habla de cómo en Jalisco estaba surgiendo una clase obrera organizada. Por ejemplo, los molineros se unieron a la huelga tranviaria, por lo que se temía que en la ciudad también faltaran las tortillas. Sin embargo, las represalias para estos trabajadores no se hicieron esperar y algunos fueron destituidos por apoyar la huelga tranviaria, pero días después “los expresados molineros [...] volvieron a ser admitidos en sus trabajos mediante las gestiones que el Gobernador hizo a su favor”.⁴³

Estas manifestaciones de solidaridad demuestran el tránsito del mutualismo al sindicalismo y el inicio del incipiente movimiento obrero en Jalisco. Como ya señalé, se llevaron a cabo algunas corridas de toros y los fondos recaudados se entregaron a los tranviarios. Para la kermes, se contó

⁴¹ AHJ, G-15-914, caja 441, exp. 36450.

⁴² BPEJ-FE, “Los molineros han quedado sin ocupación. Fueron destituidos porque se unieron y pretendían declararse en huelga”, *México Libre. Diario independiente de la mañana*, Guadalajara, sábado 17 de octubre de 1914, p. 1.

⁴³ BPEJ-FE, “No se ha llegado a un Acuerdo entre las Cía. de Tranvías y los Huelguistas”. *México Libre. Diario independiente de la mañana*. Guadalajara, lunes 19 de octubre de 1914, p. 1.

con el apoyo de los señores Sehnaider, dueños de la Cervecería “La Perla”, quienes prestaron el parque del mismo nombre para que se llevara a cabo allí dicho evento. Además, regalaron cerveza “de la mejor de su fábrica”, sin restricción, con toda la liberalidad, también corrió por cuenta de los mismos señores la servidumbre que se empleó para el evento.⁴⁴ Llama la atención en este caso que los empresarios de la Cervecería “La Perla” se pusieran del lado de los obreros.⁴⁵ Otras personas cooperaron con mercancías y dinero para este evento.

Además, a petición de la sociedad tapatía, se abrió en las instalaciones de *México Libre* una subscripción para que la gente pudiera llevar sus donativos para el sostenimiento de las familias de los huelguistas, misma que, a decir de este periódico, fue un éxito, pues a diario se recibían donativos que iban desde cinco hasta 50 y 100 pesos. Estos donativos fueron interpretados por *México Libre* como una muestra de solidaridad y simpatía de la sociedad tapatía que, además del apoyo económico, tenía “para los huelguistas palabras de aliento”.⁴⁶ Otra de las personas que apoyó a los huelguistas fue “la señorita Apodaca”, maestra y activa simpatizante de los constitucionalistas, quien también llevó a cabo actividades para recaudar fondos en favor de las familias de los tranviarios.⁴⁷

AFECCIONES DE LA HUELGA: LA RUPTURA DEL ORDEN URBANO

Para el 20 de octubre de 1914, es decir, seis días después de iniciada la huelga, aún no se llegaba a ningún arreglo entre la hidroeléctrica y los huel-

⁴⁴ BPEJ-FE, “No se ha llegado a un Acuerdo entre las Cía. de Tranvías y los Huelguistas”, p. 1.

⁴⁵ Posiblemente el interés de los dueños de la cervecería al involucrarse en la huelga a favor de los obreros tenía como objetivo mostrar su apoyo al constitucionalismo con el fin establecer lazos con el nuevo gobierno.

⁴⁶ BPEJ-FE, “Los molineros han quedado sin ocupación”, *México Libre. Diario independiente de la mañana*. Guadalajara, sábado 17 de octubre de 1914. p. 1.

⁴⁷ Se refiere a Átala Apodaca (1884-1977), maestra de profesión que participó activamente en el movimiento antirreeleccionista y en la campaña presidencial de Francisco I. Madero, se unió posteriormente a la revolución y entre 1912 y 1913 se integró al grupo de intelectuales liberales llamado Liga de Amigos del Pueblo (LAP). En 1913 y 1914 realizó una campaña antihuertista y anticlerical. Con la llegada de los constitucionalistas a Guadalajara (julio de 1914) el activismo de Átala Apodaca aumentó y realizó una intensa campaña a favor de los constitucionalistas. Sobre Átala Apodaca ver FERNÁNDEZ ACEVES, María Teresa, “Tiempo y memoria: el álbum de autógrafos de Átala Apodaca”, *Estudios Jaliscienses*, no. 89, agosto de 2012, pp. 52-63; FERNÁNDEZ ACEVES, María Teresa, *Mujeres en el cambio social en el siglo XX mexicano*, México, Siglo XXI Editores-CIESAS, p. 135.

guistas; el tráfico de tranvías seguía suspendido y esporádicamente, tal vez como una estrategia de presión, se suspendía la energía eléctrica en la ciudad.⁴⁸ El 28 de octubre, 14 días después, la huelga seguía en pie. Para este momento *El Boletín Militar* ya no se refería a ésta como el derecho de los obreros, sino que daba la noticia de los estragos que estaba causando, como por ejemplo, que el tráfico de la ciudad estaba paralizado y que los cocheros, “muy solidarios” con la huelga, se aprovechaban de ésta haciendo “su agosto mientras los tranvías descansan”.⁴⁹

En este sentido, la huelga también debe entenderse no sólo como el ejercicio del derecho de los obreros para demostrar su descontento y su capacidad de movilización, también, como propone Georg Leidenberger, es importante analizarla como un evento de crisis del funcionamiento del orden urbano.⁵⁰ La huelga tranviaria de 1914 afectó notoriamente la circulación del tráfico en la ciudad, además de los servicios de luz y agua. Las constantes amenazas de falta de energía mantenía latente el riesgo de que “se paralizaran todos los trabajos en los que se empleen la fuerza eléctrica y en fin de que sobrevengam trastornos de diversa naturaleza”.⁵¹ Además de la paralización de las industrias, la falta de luz también representaba un riesgo para la seguridad de las personas, pues se decía que la población quedaría a merced de los criminales.

La amenaza que tiene encima la ciudad es tremenda. La falta de luz indudablemente dará lugar a que se cometan innumerables delitos, pues la luz es un poderoso auxilio de la policía y muchas veces, basta tan solo el alumbrado para que los delincuentes se abstengan de llevar a término sus fechorías. La obscuridad por el contrario facilita y tienta al crimen.⁵²

⁴⁸ BPEJ-FE, “No se carecerá de energía eléctrica”, *Boletín Militar*, martes 20 de octubre de 1914, p. 1.

⁴⁹ BPEJ-FE, “Sigue interrumpido el tráfico”, *Boletín militar*, 28 de octubre de 1914, p. 1.

⁵⁰ LEIDENBERGER, Georg, *La historia viaja en Tranvía. El transporte público y la cultura política de la ciudad de México*, México, UAM-Cuajimalpa, 2011, pp. 83-84. El autor entiende por orden urbano el funcionamiento de la ciudad en términos no sólo prácticos sino sociales, políticos y culturales.

⁵¹ BPEJ-FE, “Pueden faltar la luz y la fuerza pero no será por mucho tiempo”, *México Libre. Diario independiente de la mañana*, Guadalajara, domingo 18 de octubre de 1914, p. 1 y 4.

⁵² BPEJ-FE, “Pueden faltar la luz y la fuerza pero no será por mucho tiempo”, p. 1 y 4.

Como el agua era elevada por bombas eléctricas, la ciudad careció de ella por algunos momentos, especialmente el 19 de octubre de 1914, cuando desde temprana hora los empleados de la planta de Puente Grande pararon labores debido a que la hidroeléctrica no daba respuesta a sus demandas.⁵³ Este desorden afectaba directamente el buen funcionamiento del gobierno de Diéguez, quien hizo un llamado a los huelguistas, señalando que los más afectados de estos paros eran las clases pobres, pues al parar los molinos, que también se movían por la electricidad, faltarían las tortillas, “que es el alimento a veces, casi el único de la gente proletaria o se venderían muy caras o dejarían de fabricarse”.⁵⁴ Diéguez afirmaba que esta medida perjudicaba más a la clase trabajadora que a cualquier otra, pues a falta de electricidad tendrían que parar muchos talleres, “quedándose sin trabajo durante el tiempo que la fuerza este suspendida, centenares de obreros que no podrán llevar a sus hogares alimentos para sus familias pues sabido es que esta clase de trabajadores únicamente cuentan con el salario del día”.⁵⁵

En el discurso de Diéguez se denota la preocupación de las autoridades por el desorden que estaba causando la huelga de los electricistas, ya que no sólo otros grupos obreros se solidarizaban con ellos sino que también rompía el orden urbano, es decir, el funcionamiento de la ciudad, lo que hacía que la crisis provocada por la Revolución se resintiera más en la capital tapatía y la sensación de inseguridad y el temor entre los habitantes de la ciudad aumentara.⁵⁶

ARREGLOS ENTRE LA EMPRESA Y LOS TRANVIARIOS

A quince días de iniciada la huelga, los tranviarios llegaron a un acuerdo con la empresa y se reanudó el servicio de tranvías en la ciudad. Según *México Libre*, al final no triunfaron los huelguistas ni la compañía. Los arreglos se llevaron a cabo entre el gerente de la hidroeléctrica y el representante

⁵³ BPEJ-FE, “No se ha llegado a un Acuerdo entre las Cía. de Tranvías y los Huelguistas”, *México Libre. Diario independiente de la mañana*. Guadalajara, lunes 19 de octubre de 1914. p. 1.

⁵⁴ BPEJ-FE, “Pueden faltar la luz y la fuerza”. *México Libre. Diario independiente de la mañana*, Guadalajara, domingo 18 de octubre de 1914. p. 1 y 4.

⁵⁵ BPEJ-FE, “Pueden faltar la luz y la fuerza”, pp. 1 y 4. Es importante señalar que la hidroeléctrica abastecía de energía a empresas mineras como Amparo Mining Company, en Etzatlán, y a otros centros mineros en Huachinango, al sur de Jalisco. “Guadalajara Time”, *The Osis*, Saturday, March 18 of 1911.

⁵⁶ LEIDENBERGER, *La historia viaja en Tranvía*, p. 83.

de los huelguistas, el señor Manuel Castañeda,⁵⁷ quienes se reunieron en el Palacio de Gobierno y tuvieron una “amigable conversación”, llegando a un acuerdo, para posteriormente entrar a hablar con el gobernador, Manuel M. Diéguez, y señalarle los términos de los arreglos a los que llegaron.

Los trabajadores y el gerente Pinzón firmaron las bases del pacto que hicieron. Los puntos principales eran que los tranviarios regresarían a su trabajo, dando fin a la huelga, a su vez, la empresa se comprometía a mejorar sus condiciones de trabajo y sueldos conforme las circunstancias lo permitieran. Además, se establecían los auxilios que ofrecería la empresa a los trabajadores que sufrieran accidentes, “que en realidad ya los tenían”, se hizo una reglamentación de ascensos en el servicio y se dieron nombramientos de inspectores de tranvías a aquellos empleados que por sus aptitudes y tiempo merecieron ese cargo.⁵⁸

La huelga terminó cuando una comisión de los huelguistas y los señores Pinzón se presentaron ante el gobernador para agradecerle su amistosa intervención y el acierto con el que actuó. Por su parte, *México Libre* reconocía que en estos conflictos Diéguez “mostró su talento en estas cuestiones de que es bastante conocedor tanto por sus estudios en la materia, como por la práctica que tiene relativa a esa clase de conflictos entre el capital y el trabajo”.⁵⁹

A pesar de que los resultados no fueron los esperados, los tranviarios festejaron el fin de la huelga pues, si bien no lograron el aumento esperado, consiguieron ser escuchados por la gerencia y dieron los primeros pasos para el reconocimiento de su organización sindical. La comisión presentó a los miembros del sindicato el pacto firmado con la hidroeléctrica, el cual fue recibido con aplausos. Para mostrar ante los usuarios que los conflictos habían terminado, los huelguistas pusieron en marcha los tranvías y recorrieron la ciudad. En uno de ellos llevaron una banda de música, proporcionada por el

⁵⁷ Desconozco si este señor era un obrero o uno de los miembros de la COM que ayudaba a los tranviarios y electricistas en su huelga.

⁵⁸ BPEJ-FE, “De una manera amigable se solucionó la cuestión”, *México Libre. Diario independiente de la mañana*. Guadalajara, jueves 29 de octubre de 1914, pp. 1 y 4.

⁵⁹ BPEJ-FE, “De una manera amigable se solucionó la cuestión”, p. 1 y 4. Diéguez fue un líder sindical minero y uno de los dirigentes de la huelga de Cananea en 1906, apoyó al Partido Liberal Mexicano y, en 1913, se levantó en armas tras el asesinato de Francisco I. Madero. ALDANA, Mario, *Manuel M. Diéguez y la revolución mexicana*, Zapopan, El Colegio de Jalisco, 2006, p. 249.

propio gobernador, para mostrar su contento por la solución de la huelga.⁶⁰ Sin duda estos festejos eran una demostración a la población tapatía de que el gobierno constitucionalista de Diéguez trabajaba en favor de la clase obrera.

Tras los festejos comenzaron las actividades del nuevo sindicato. Anastasio S. Marín anunció que, a pesar de que la huelga había concluido, él no dejaría la ciudad, pues continuaría con su labor de mejora de la clase trabajadora en Guadalajara y que su misión era fundar más sindicatos y una filial de la Casa del Obrero Mundial en dicha ciudad.⁶¹ Marín manifestó su deseo de seguir trabajando con los tranviarios, tenía el propósito de constituir el Sindicato de Motoristas y Conductores de la Hidroeléctrica, es decir, de organizar a los tranviarios en un sindicato independiente del de Empleados y Obreros de la Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala, S. A.⁶²

Para analizar el pacto firmado con la Compañía Hidroeléctrica y supervisar que se llevara a cabo, se nombró una comisión encargada de negociar con la compañía el asunto del sueldo y la manera de corregir el trato que recibían los trabajadores por parte de los empleados superiores, como habían convenido en el pacto que puso fin a la huelga. Acordaron también enviar a las plantas de El Salto, Puente Grande y Las Juntas un informe con los acuerdos a los que llegaron y notificarles que la huelga había concluido en términos pacíficos.

Con esta primera huelga, aunque no consiguieron los derechos a los que aspiraban, los tranviarios de Guadalajara comenzaron a politizarse, incluso más que los demás empleados electricistas. Ellos encabezaron la huelga, utilizaron la posición estratégica que tenía su actividad para negociar los beneficios y derechos laborales, crearon un discurso sobre los derechos que tenían. Además, comenzaron a involucrarse en la problemática de los obreros en general, entablaron y motivaron lazos de solidaridad con otros grupos.

⁶⁰ BPEJ-FE, “De una manera amigable se solucionó la cuestión”, pp. 1 y 4.

⁶¹ BPEJ-FE, “Los motoristas procurarán aumento de sus sueldos”, *México Libre*, Guadalajara, 1º de noviembre de 1914, p. 2.

⁶² BPEJ-FE, “Una sucursal de la Casa del Obrero Mundial quiere fundarla el señor Anastasio Marín”, *México Libre*, Guadalajara, 1º de noviembre de 1914, p. 2. No queda claro el objetivo del delegado de la COM al dividir a los empleados de la hidroeléctrica en dos sindicatos, el de electricistas y el tranviarios; posiblemente era con la intención de tener una mejor organización, pues a la postre ambos sindicatos trabajaron juntos. Al parecer esto era una práctica común, pues los tranviarios y electricistas de San Luis Potosí se organizaron de forma semejante. LUÉVANOS BUSTAMANTE, Guillermo, *Huelgas, protestas y control social*, San Luis Potosí, Universidad Autónoma de San Luis Potosí, Archivo Histórico del Estado de San Luis Potosí, 2008, pp. 53-58.

NUEVOS ENFRENTAMIENTO CON LA HIDROELÉCTRICA

Durante 1915, la COM emprendió en la ciudad de Guadalajara una importante campaña de orientación para los obreros. Según el diario *El Presente*, organizaba pláticas donde se enseñaba a los trabajadores la importancia de sindicalizarse para “abatir los abusos de las Compañías y jefes de talleres”.⁶³ En junio de 1915, a instancias de Rafael Quintero, quedó establecida la COM de Guadalajara. Entre los líderes obreros jaliscienses que contribuyeron a dicha fundación están Luis C. Medina, Julián Quintero, Ascensión de la Cruz, Benigno Palencia y Esteban Loera, quien fue su primer secretario general.⁶⁴

Tras la fundación de la COM, se llevaron a cabo varias huelgas, entre ellas, la de los trabajadores de la Fábrica de Alcohol, quienes en octubre se declararon en huelga y, al cabo de dos horas, lograron sus objetivos y reanudaron su trabajo.⁶⁵ En noviembre del mismo año, los albañiles también se pusieron en huelga, pero en esta ocasión los huelguistas fueron detenidos por las autoridades.⁶⁶ Ese mismo mes, los meseros se declararon en huelga solicitando aumento de sueldo, de 25 a 40 pesos, ya que con el sueldo que tenían no les alcanzaba para mantener a su familia.⁶⁷

Los tranviarios también se volvieron a manifestar en contra de la hidroeléctrica. A finales de 1915 se quejaban de las condiciones de trabajo y del acoso de los inspectores y jefes de la compañía contra los obreros sindicalizados. Desde septiembre de ese año, el gerente había comenzado a despedir a los obreros que se manifestaban en contra de los malos tratos y que solicitaban aumento de salario. Posiblemente, debido a la persecución del gerente, el sindicato que habían fundado un año antes estaba muy desorganizado. El periódico *Acción*, obrerista y simpatizante de la COM, incitaba a los tranviarios a levantarse en huelga y reactivar su sindicato: “Dos caminos

⁶³ BPEJ-FE, “Los obreros se reúnen”, *El Presente*, Guadalajara, 30 de mayo de 1915, p. 6.

⁶⁴ CASTRO PALMEROS, Margarita, Adriana VILLA MICHEL y Silvia VENEGAS PACHECO, “Indicios de la Historia de las relaciones laborales en Jalisco”, *IV Concurso sobre derecho laboral Manuel M. Diéguez*, Guadalajara, UNED, 1982, 243. Cabe señalar que la historia de la COM en Guadalajara está escrita de forma muy fragmentada, la falta de fuentes no ha permitido un estudio a fondo sobre esta organización, sus líderes y el impacto en el estado. Un estudio de la influencia de la COM en algunos grupos de trabajadores, como los tranviarios, puede contribuir a llenar esos vacíos.

⁶⁵ BPEJ-FE, “Una huelga fulminante”, *Boletín Militar*, Guadalajara, 19 de octubre de 1915, p. 8.

⁶⁶ BPEJ-FE, “Manifestación de obreros”, *Boletín Militar*, Guadalajara, 14 de noviembre de 1915, p. 5.

⁶⁷ BPEJ-FE, “Los meseros se declaran en huelga”, *El Demócrata*, Guadalajara, viernes 26 de noviembre de 1915.

tienen a la vista los empleados de tranvía; o se sindicaron constituyéndose en potencia o son arrojados a la calle como cualquier trasto viejo”.⁶⁸

Al parecer los tranviarios pretendían llegar a un acuerdo con la hidroeléctrica, pero al no conseguir nada se declararon en huelga el 1º de enero de 1916. Demandaban principalmente el aumento de salarios y el pago de los mismos en moneda de oro. Esta huelga se caracterizó por estar mejor organizada y porque las acciones de los tranviarios fueron más directas y agresivas.

El contexto de esta huelga fue diferente a la primera. En esta ocasión la COM ya había fundado una filial en Guadalajara, además esta organización había firmado, en febrero de 1915, un pacto con los constitucionalistas mediante el cual se unía a esta corriente. La COM se comprometió a dar ayuda militar al constitucionalismo:

Los obreros de la “Casa del Obrero Mundial” con el fin de acelerar el triunfo de la revolución Constitucionalista e intensificar su ideales en lo que afecta a las reformas sociales, evitando en lo posible el derramamiento de sangre, hacen constar la resolución que han tomado de colaborar de una manera efectiva y práctica por el triunfo de la revolución, tomando las armas, ya para guarnecer las poblaciones que estén en poder del Gobierno Constitucionalista, ya para combatir a la reacción.⁶⁹

De esta manera surgieron los *batallones rojos*, grupos armados que se convirtieron en la fuerza obrera al servicio de la revolución.⁷⁰ Los constitucionalistas, a cambio, se comprometieron a atender las demandas de los obreros y les permitieron establecer centros o comités revolucionarios en todos los lugares que creyeran conveniente.⁷¹ Lo anterior motivó que la cantidad de huelgas aumentara en el país, sobre todo en Guadalajara, Puebla, Veracruz, Tampico y la Ciudad de México. La queja principal era la caída de los sueldos y la exigencia del pago de sus salarios en oro y “no en billetes devaluados”.⁷² Friedrich Katz señala que esta huelga fue de los electricistas

⁶⁸ BPEJ-FE, “A la huelga o a la miseria”, *Acción*, 25 de septiembre de 1915, pp. 1 y 6.

⁶⁹ BPEJ-FE, *Acción*, Guadalajara, 28 de junio 28 de 1915, p. 5.

⁷⁰ Jean Meyer señala que se formaron seis batallones divididos por sindicatos. MEYER, Jean, “Los obreros en la revolución Mexicana: los batallones rojos”, *Historia Mexicana*, no. 21(1), julio a septiembre de 1971, p. 18.

⁷¹ RIBERA CARBÓ, Anna, “Hacia la politización de la clase obrera mexicana: la Casa del Obrero Mundial (1912-1916)”, *Boletín Americanista*, no. 52, 2002, p. 212.

⁷² KATZ, Friedrich, *La guerra secreta en México: Europa, Estados Unidos y la Revolución Mexicana*, México,

y tranviarios, pero nuevamente vemos que los tranviarios encabezaron las demandas. Por ejemplo, el *Boletín Militar* se refiere a la huelga como de los trenes eléctricos y de los motoristas. Estas actitudes indican que dentro del sindicato de la hidroeléctrica, este grupo presentó mayor grado de politización o conciencia de clase.

La huelga duró casi todo el mes de enero de 1916 y fue apoyada por la COM. Se unieron a ella los albañiles y el Sindicato de Conductores de Carruajes, también para pedir mejoras laborales. Los albañiles y conductores obtuvieron importantes mejoras, sin embargo, los tranviarios tuvieron que mantenerse en pie de lucha debido a que la Compañía Hidroeléctrica no aceptó otorgarles ni un centavo de aumento salarial; al contrario, por medio de esquirols trató de romper la huelga.⁷³ Los tranviarios no se quedaron conformes y pidieron al gobernador que dicha empresa fuera intervenida. Ante la negativa del gobernante, la COM pidió a los electricistas de la misma compañía que se fueran a huelga en apoyo de sus compañeros tranviarios.⁷⁴

El periódico *Acción*, dirigido por José de Jesús Ibarra, se pronunció a favor de la huelga y animó a los tranviarios a no ceder en su “vigorosa actitud”, a la vez, este diario solicitó se expulsara del país al gerente de la hidroeléctrica, Eugenio Pinzón. Debido a las negativas de las autoridades y a que la hidroeléctrica no cedió a las demandas de los tranviarios se llevaron a cabo manifestaciones en la vía pública.⁷⁵

A diferencia de la huelga de 1914, en esta ocasión las autoridades estatales trataron de reprimirla. De acuerdo con Rosendo Salazar, el gobernador interino, Manuel Aguirre Berlanga, y el presidente municipal de Guadalajara, Luis Castellanos y Tapia, en una de las manifestaciones de los tranviarios, “obtuvieron que un piquete de pretorianos obligue, con los fusiles tendidos, a un grupo de electricistas rezagados en el trayecto, a reanudar el servicio eléctrico”.⁷⁶ Además detuvieron a Esteban Loera, secretario general de la COM.⁷⁷

Ediciones Era, 1981, p. 335.

⁷³ SALAZAR, Rosendo, *Las Pugnas de la gleba. Los albores del movimiento obrero en México*, México, PRI-Comisión Nacional Editorial, 1972, p. 149.

⁷⁴ MURIÁ, José María, *Historia de Jalisco*. T. IV: *Desde la consolidación del Porfiriato hasta mediados del siglo XX*, Guadalajara, Gobierno de Jalisco, 1982, p. 324.

⁷⁵ MURIÁ, *Historia de Jalisco*, p. 324.

⁷⁶ SALAZAR, *Las pugnas de la gleba*, p.150.

⁷⁷ SALAZAR, *Las pugnas de la gleba*, p.150; Rosendo Salazar señala que él también fue detenido y acusado de participar en la huelga de los trabajadores de la hidroeléctrica, AUTOR, *Los primeros de Mayo en México*,

Debido a estas acciones, la COM organizó una manifestación de más de cinco mil trabajadores, no se tiene la fecha exacta, pero se sabe que fue durante los primeros días de enero. Los trabajadores dirigieron su manifestación hacia el Palacio de Gobierno, “portando grandes letreros”, entre los cuales se destacaron los que llevaban los tranviarios solicitando la expulsión del país del gerente de la hidroeléctrica, Eugenio Pinzón, de nacionalidad francesa. Al llegar a la plaza central la guardia del Palacio los emplazó con sus ametralladoras.⁷⁸ Rosendo Salazar, importante miembro de la COM relata este hecho de la manera siguiente:

Más de cinco mil trabajadores recorren las calles de la capital de Jalisco [...] Pues bien; al llegar los manifestantes a la plaza central, la guardia del Palacio, a la voz imperiosa de su oficial, prepara sus armas emplazando en el cubo de la entrada principal, sobre la multitud, una ametralladora que uno de los soldados carga de tiros con nerviosa manos; la muchedumbre de trabajadores, que no se da cuenta de las maniobras pretorianas, sigue avanzando resueltamente hacia la residencia oficial del Gobierno, cuando, habiendo llegado a ponerse frente por frente de aquélla, el oficial guardia, desenfundando el sable, a la vez que cintarea a varios obreros, manda que sus subordinados preparen armas, los que se ponen en el acto en línea de tiradores. Arriba en su despacho, Aguirre Berlanga se da cuenta de la gravedad de los hechos, en virtud de que José de Jesús Ibarra, penetrando violentamente en el despacho de aquél, le informa con palabras enérgicas del peligro en que está el pueblo trabajador, de ser ametrallado; y casi empujado Aguirre sale al balcón y con indignación repentina grita a los esbirros. ¡Abajo esas armas! Fue un gesto que lo libró de ser llamado asesino de la clase productora.⁷⁹

A pesar de ese acontecimiento la huelga tranviaria se mantuvo, los trenes eléctricos pararon labores y la hidroeléctrica nuevamente quiso echar a andar los tranvías con el personal que le permanecía fiel. Rosendo Salazar afirma que esta huelga provocó un ambiente de tensión para todos los sin-

México, 1965, p. 24.

⁷⁸ MURIA, *Historia de Jalisco*, p. 324.

⁷⁹ SALAZAR, *Las pugnas de a gleba*, p. 150.

dicatos de Guadalajara, al grado que, a nivel nacional, tuvo que intervenir el Secretario de Gobernación, Adolfo de la Huerta, quien envió a Aguirre Berlanga un telegrama, fechado el 7 de enero, ordenándole que de ninguna manera se apoyara la propuesta de la hidroeléctrica de reactivar el sistema de tranvías con sus otros empleados, pues eso podía desatar un problema mayor. De la Huerta también informó a Aguirre Berlanga que estaba en comunicación con la Compañía Hidroeléctrica para poner fin a la huelga.⁸⁰

Después de ese telegrama, Aguirre Berlanga hizo público su apoyo a los huelguistas, el domingo 9 de enero de 1916, el *Boletín Militar* y *El Presente* publicaron el manifiesto del gobernador interino al Sindicato de Empleados y Obreros de la Compañía Hidroeléctrica, en el cual señaló que apoyaría sus justas demandas. Aguirre Berlanga afirmaba que su gobierno no estaba en contra de la huelga, por el contrario, certificaba que “la huelga tiene su fundamento en el derecho nacional, toda ley que tendiera a prohibirla impidiendo su ejercicio, sería promulgada contra la razón e indudablemente anticonstitucional además, porque estaría en oposición a este ramo de Derecho Público que consigna y garantiza”.⁸¹

A raíz de este comunicado, se entablaron pláticas para solucionar los problemas entre los trabajadores y los huelguistas. Sin embargo, poco se logró en ellas y la situación empeoró cuando los huelguistas se enteraron de que Venustiano Carranza, molesto por la ola de huelgas en el país rompió lazos con la COM, detuvo a muchos de sus miembros y penalizó las huelgas.⁸²

LA CAÍDA DE LA COM Y SUS REPERCUSIONES EN LA ORGANIZACIÓN DE LOS TRANVIARIOS (1916)

La efectiva labor propagandística y las huelgas obreras que se llevaron a cabo en toda la república auspiciadas por la COM, motivaron el recelo de Carranza, quien el 13 de enero de 1916 disolvió y desarmó a los *batallones*

⁸⁰ AHJ, T-1-1916, caja 2, exp. 5922.

⁸¹ BPEJ-FE, “El Ejecutivo del Estado apoyará las justas demandas del Sindicato de Empleados y Obreros de la Cía. Hidro-Eléctrica. “Hoy, como siempre, el Gobierno estará de parte del oprimido injustamente, dice el C. Lic. Aguirre Berlanga”, *Boletín militar*. Guadalajara, domingo 9 de enero de 1916, p. 3.

⁸² Véase GONZÁLEZ CASANOVA, Pablo, *El primer gobierno constitucional (1917-1920)*, Pablo GONZÁLEZ CASANOVA, *La Clase obrera en la historia de México*, México, Siglo XXI Editores, 1996, vol. 1, pp. 25-27.

rojos.⁸³ De acuerdo con Mario Aldana, la huelga de los electricistas se radicalizó aún más cuando estos se enteraron del manifiesto a los obreros que escribió el 18 de enero de 1916, en Mixcoac, el general Pablo González. En este manifiesto se acusaba a la clase proletaria de malinterpretar los ideales revolucionarios. Culpaba a los *leaders* de las clases trabajadoras de entender a las organizaciones obreras como instituciones oficiales “con autoridad casi gubernamental para imponer sus exigencias y con derechos especiales que no admiten discusión ni excitativa”. Argumentaba que, bajo ese criterio, las huelgas crecían día a día “llegando al atropello de los legítimos derechos”.⁸⁴ Según Pablo González, los líderes de la COM pretendían llevar a la tiranía de los obreros con sus cada vez más violentas demandas. En el manifiesto quedaba clara la amenaza que los carrancistas dejaban caer sobre los obreros si continuaban con su movilización pues,

Si desgraciadamente, los grupos obreros se extralimitaran en el ejercicio de sus derechos y obraran con violencia en cualquier forma contra las personas o intereses que juzguen contrarios, el Cuartel General se verá precisado a intervenir para dar garantía a los ofendidos y exigir responsabilidades a los culpables.⁸⁵

Al tener conocimiento de dicho documento, los trabajadores de la hidroeléctrica extremaron sus acciones y, el 21 de enero, declararon paro general no sólo de los trenes eléctricos, sino también los servicios de luz y agua, “provocando grandes inconvenientes en los servicios públicos y en la población”.⁸⁶ Para suspender el paro, tuvo que intervenir el jefe de la Zona Militar, Amado Aguirre, quien se entrevistó con los líderes de la COM y logró que a las seis de la tarde fueran reanudados los servicios de agua y luz.⁸⁷

Fue hasta la llegada de Manuel M. Diéguez a Guadalajara que se logró poner fin a la huelga.⁸⁸ Se informó al gobernador que los motivos de la

⁸³ HART, *El anarquismo y la clase obrera*, p.186; RIBERA CARBÓ, “Hacia la politización de la clase obrera”, p.216.

⁸⁴ BPEJ-FE, “Si la Revolución ha combatido la tiranía capitalista, no puede sancionar la tiranía proletaria”, *El Presente*, 23 de enero de 1916, pp. 1 y 8.

⁸⁵ BPEJ-FE. “Si la Revolución ha combatido la tiranía capitalista”. *El Presente*, 23 de enero de 1916, p. 1 y 8.

⁸⁶ ALDANA RENDÓN, *Manuel M. Diéguez*, p. 249.

⁸⁷ ALDANA RENDÓN, *Manuel M. Diéguez*, p. 249.

⁸⁸ Diéguez se encontraba en Sonora persiguiendo a los restos villistas, ALDANA RENDÓN, *Manuel M. Diéguez*, p. 249.

misma se centraban en dos aspectos: aumento de sueldo y trato justo por parte de los jefes de la hidroeléctrica, pues los trabajadores eran insultados y humillados constantemente. El gobierno culpaba tanto a la parte obrera como a la patronal de la huelga. Reconocía que las demandas de los tranviarios eran justas, pero se les acusaba de haber dejado sin energía a la ciudad, lo que motivó que el gobierno tuviera que intervenir con las consecuencias ya señaladas. De igual manera, acusaron a la compañía de no dar respuesta a los tranviarios, de mantenerse como una “esfinge”, lo que provocó que la huelga durara casi un mes.⁸⁹

El 24 de enero, Manuel M. Diéguez, se entrevistó con los involucrados en la huelga. La parte patronal estuvo representada por el subgerente, el ingeniero Blanco, en cuanto a los obreros, quienes pretendían entrar en grupo, se les pidió que nombraran a dos representantes. A la reunión también asistió el presidente municipal de Guadalajara, Luis Castellanos Tapia.⁹⁰ Se le explicó a Diéguez que los obreros demandaban un aumento del 50 % de su sueldo, sin embargo, el ingeniero Blanco convenció a Diéguez de que los tranviarios habían llevado las cosas demasiado lejos y que la ciudad sufría los estragos de sus injustificadas peticiones. Después de oír a ambas partes, Diéguez ordenó la inmediata restauración del servicio de tranvías, así como el aumento de sueldo de los trabajadores y comisionó a la Comandancia Militar para que vigilara que se cumplieran ambas disposiciones. Antes de dejar la ciudad nuevamente, Diéguez ordenó que si la Compañía o los trabajadores se oponían al tránsito de los tranvías, la Comandancia Militar podía hacerlos funcionar con el personal que quisiera, “pero que a todo trance debería reanudarse el tráfico”.⁹¹ A diferencia de la huelga de 1914, en esta ocasión los tranviarios denunciaron el poco apoyo recibido por Manuel M. Diéguez, incluso le recriminaron su pasado sindicalista.⁹² Esto obedeció al momento que atravesaba el movimiento armado; en 1914 Diéguez buscaba el apoyo de la clase trabajadora para afianzar su gobierno, para 1916 su objetivo era demostrar la estabilidad de su administración, además de respetar las órdenes de Venustiano Carranza.

⁸⁹ BPEJ-FE, “Terminó la huelga de los empleados de la Hidro. Enérgicas medidas del señor General Manuel M. Diéguez. Desde luego se puede asegurar que los huelguistas triunfaron en gran parte”, *Boletín Militar*, Guadalajara, 25 de enero de 1916, pp.6-7.

⁹⁰ AHJ, T-3, 1916, caja 1, Exp. 7844.

⁹¹ BPEJ-FE, “Terminó la huelga de los empleados de la Hidro”, pp. 6-7.

⁹² VALERIO ULLOA, “Empresas, tranvías y alumbrado público”, p. 270.

De estas pláticas surgió lo que podemos considerar el primer contrato colectivo, ya que fue firmado tanto por la parte patronal como por los empleados de la hidroeléctrica y avalado por el gobernador del estado y el presidente municipal de Guadalajara. El documento consta de doce cláusulas, las últimas cuatro fueron redactadas por el presidente municipal, por orden del propio Manuel M. Diéguez.⁹³ Las primeras cuatro cláusulas versaban sobre el derecho a sindicalizarse. En la primera la hidroeléctrica reconocía al Sindicato “reorganizado en esta ciudad bajo los auspicios de la Casa del Obrero Mundial el día 17 de diciembre de 1915”, en las siguientes tres se comprometía a dar preferencia a los empleados que formaran parte del sindicato y a restituir en su puestos a los compañeros cesados por formar parte de él. De la quinta a la novena cláusula se reglamentó que las horas de trabajo no podían exceder las ocho horas, el tiempo extra se pagaría al doble, se daría un aumento del 50% a todos los empleados y quedaría pendiente el aumento de otro 50%, “tan pronto como la autoridad correspondiente permita a la Compañía elevar diez centavos el precio de los pasajes urbanos”.⁹⁴

Las últimas cláusulas, redactadas por Luis Castellanos Tapia, trataban sobre la seguridad laboral, en especial la undécima:

[...] en caso de accidente sufrido por los empleados y obreros en el desarrollo de sus tareas, la Compañía pagará durante el tiempo necesario para la curación, los gastos que ésta importe, y el sueldo íntegro, pero la curación deberá hacerse en el Hospital que al efecto tiene establecido la Compañía.- Respecto a la pensión de los que murieren por accidente en el trabajo, se dará con arreglo a las leyes vigentes en el estado.⁹⁵

Los logros obtenidos por los tranviarios mediante esta huelga y que beneficiaron a todos los empleados de la hidroeléctrica, resultan de gran importancia porque se dieron en el contexto del rompimiento de Venustiano Carranza con la COM; sin embargo, como señala Mario Aldana, en Jalisco la

⁹³ Como señala Sergio Valerio, la intervención del gobernador en este problema obrero-patronal puede entenderse como el inicio de la política laboral que implementaría el estado revolucionario. VALERIO ULLOA, “Empresas, tranvías y alumbrado público”, p. 271.

⁹⁴ AHJ, T-3, 1916, caja 1, exp. 7844.

⁹⁵ AHJ, T-3, 1916, caja 1, exp. 7844.

presencia de Manuel M. Diéguez no propició un ambiente de rompimiento político entre la COM y el gobierno.⁹⁶

Días después de los arreglos, Carranza promovió el cierre de la COM y la expulsión de sus líderes, al mandar un telegrama a Aguirre Berlanga, fechado el 29 de enero, en el que le señalaba cuál era la actitud que debía tomar ante la COM en Guadalajara:

Tengo conocimiento que la Casa del Obrero Mundial ha enviado a diversos Estados de la República con objeto de hacer propaganda y siendo inconveniente la forma en que están procediendo dichas delegaciones, sírvase Ud. ordenar a las autoridades de su dependencia que impidan tales trabajos, recogiendo las credenciales que lleven los delegados y se aprehendan a éstos en caso de que su labor tienda a trastornar el orden público.⁹⁷

Aguirre Berlanga puso en marcha la orden de Carranza y, cuando Manuel M. Diéguez regresó a la ciudad, el 1 de febrero de 1916, ya se habían suspendido todas las actividades de la COM. Aunque Diéguez estaba en contra de este tipo de acciones represivas “porque sabía por experiencia que la represión era el arma de los gobiernos tiránicos”,⁹⁸ tácitamente aceptó la orden de su superior Venustiano Carranza, pues para él, el marco de la acción social y política de todos los mexicanos tenía que ser la ley, y los dirigentes de la COM, según los jefes constitucionalistas habían rebasado los límites de esas leyes.⁹⁹

NOTAS FINALES

Las primeras huelgas de los tranviarios tuvieron como finalidad el mejoramiento económico de estos trabajadores. Sus primeras demandas hacían énfasis en la satisfacción de necesidades básicas, sin embargo, conforme

⁹⁶ ALDANA RENDÓN, *Manuel M. Diéguez*, p. 248.

⁹⁷ BPEJ-FE, “Telegrama de V. Carranza”, *El Presente*, Guadalajara, 31 de enero de 1916, p. 1.

⁹⁸ ALDANA RENDÓN, *Manuel M. Diéguez*, p. 252.

⁹⁹ ALDANA RENDÓN, *Manuel M. Diéguez*, p. 252.

se fueron organizando, sus exigencias también hicieron referencia a derechos sociales como la seguridad laboral y la pensión en caso de accidente o muerte. De esta manera, se puede decir que los delegados de la COM, tras su partida, habían dejado bien sembrada la semilla del sindicalismo en los trabajadores de la hidroeléctrica y, en especial, en los tranviarios, quienes a partir de ese momento continuarían en una constante defensa y negociación de sus derechos laborales y a favor de la sindicalización.

Ambas huelgas demostraron la combatividad que los tranviarios estaban adquiriendo, así como su politización y las estrategias que comenzaron a crear para hacer valer sus derechos. Los tranviarios demostraron la fuerza que tenían si se unían a otro de los gremios de la misma empresa; es decir, tomaron conciencia de la importancia de su labor en el desarrollo de la ciudad, así como de la fuerza que la clase obrera representaba para la revolución, adquirieron un discurso obrerista, y tomaron la bandera de la lucha de clases para ejercer sus derechos. Considero que estas dos huelgas permiten analizar el desarrollo de la organización, las tácticas y el proceso de politización que experimentaron estos trabajadores durante los años más álgidos de la revolución. Sin embargo, estos fueron sólo los primeros pasos de los tranviarios en su lucha por elaborar una política laboral con la empresa. La década de 1920 va a representar para los tranviarios nuevos retos laborales.

Fecha de recepción: 22 de septiembre de 2015

Fecha de aprobación: 1 de diciembre de 2015

