



MUSEO IMAGINARIO

Ensayos didácticos
sobre bibliografía y hemerografía

EL PULPO CAMIONERO Y OTRAS IMÁGENES DE LA MODERNIDAD CAPITALINA SOBRE RUEDAS

Alejandro Porcel Arraut

Los camiones de la Ciudad de México, especialmente los micros y peseros, representan para muchos un “fuera de lugar”, una aberración a la legalidad y modernidad urbanas. Como parte de distintos esfuerzos de modernización, en el último par de décadas, el gobierno local, junto con algunos líderes transportistas, han sustituido cientos de microbuses por autobuses nuevos que operan en corredores o como parte del metrobús. Los micros, sin embargo, continúan siendo el principal medio de transporte de la metrópolis. Debatiéndose entre la obsolescencia y la inmortalidad, son un palimpsesto de refacciones mecánicas y choferes audaces que completan el paisaje urbano.

Sobrevivientes a la decadencia material e imbatibles por distintos esfuerzos de modernización, microbuses, peseros y combis parecieran

infraestructuras ahistóricas, no tanto “fuera de lugar”, sino “más allá del tiempo”. Su persistencia hace que permanezcan dos preguntas clave: ¿de dónde vienen? y ¿a dónde van? Para situar y reconsiderar el presente y futuro del transporte en autobús en la Ciudad de México, y por medio de notas periodísticas, este ensayo revisa la historia de los antepasados más lejanos del microbús y su transformación.

Los primeros camiones que prestaron un servicio de transporte de pasajeros en la Ciudad de México fueron improvisados desde abajo por un grupo de camioneros que modificaron sus vehículos —dedicados a la carga de mercancías— instalando bancas de madera para pasajeros. Es gracias a su ingenio que en México llamamos “camiones” a los autobuses. Su inventiva respondió a repetidas huelgas de trabajadores de la Empresa de Tranvías Eléctricos, que desmovilizaron a la ciudad y a sus habitantes en 1916. Los tranvías habían sido el único servicio de transporte público de la capital del país; su suspensión a raíz de las huelgas dejó un vacío que los camioneros llenaron. Cuando los tranvías reiniciaron operaciones, los camiones continuaron, alimentándose —como lo seguirían haciendo— del rápido crecimiento poblacional que caracterizó a la metrópolis durante el siglo xx.

Los primeros camiones muestran una trayectoria dinámica, con un giro de 180 grados que ofrece una clave de lectura de la economía política del transporte, la modernidad y la urbanización a inicios de dicho siglo. Por medio de documentos hemerográficos en el acervo de la Hemeroteca Nacional de México (HNM), este texto sigue a los camioneros de ayer en tres momentos importantes: al inicio de su improvisación, en 1916; en su etapa hegemónica, entre las décadas de 1960 y 1970; y hasta su

desaparición, en 1981. Trazando un arco histórico, mi intención es dibujar una imagen de los camiones de la Ciudad de México como criaturas cambiantes —cuando los micros de hoy parecen inmunes al cambio— para pensar el presente e imaginar el futuro de los transportistas de la ciudad y de sus máquinas.

ABC, *El Pueblo* y la improvisación camionera

Una de las primeras alusiones periodísticas a los camiones apareció el 3 de septiembre de 1917 en *El Pueblo*, periódico carrancista y oficialista, en el cual se comentaron los planes municipales para fiscalizar los camiones de alquiler. El intento de fiscalización, a tan sólo un año de aparecer, sugiere el éxito de los camiones y su expansión veloz, y refleja los esfuerzos de consolidación estatal que acompañaron al periodo revolucionario. La regulación del transporte es una pieza importante para conseguir el control de la producción urbana y su economía política. La redacción de *El Pueblo*, en línea con su oficialismo, se mostró favorable a los planes de la Oficina de Regulación de Coches de fiscalizar el servicio de camiones, el cual, de acuerdo con dicha publicación, ya mostraba “pingües” (abundantes) ganancias. Además de fiscalizarlos, la municipalidad planeaba regular la velocidad de los intrépidos *chauffeurs* que, como se relata en un artículo de 1917, “han convertido en pista de carreras las avenidas de la Ciudad, con peligro constante del público”.¹ Ante la empresa de tranvías, el sistema camionero representaba un modelo pícaro con un futuro incierto que pronto sería disputado por distintas fuerzas sociales y políticas.

Podemos imaginar a los camioneros navegando la ciudad como vaqueros del lejano oeste, personificando en su velocidad un estilo vertiginoso de producción urbana, y su contraparte, el go-

bierno central, que buscaba consolidar su autoridad estandarizando el comportamiento de los *chauffeurs*. Desde entonces, en la reproducción del transporte público motorizado, ha oscilado un péndulo entre la descentralización y la regulación estatal de flujos materiales, laborales, y de capital.

Una caricatura publicada en febrero de 1918 en el *ABC* (figura 1) muestra cómo los camioneros antagonizaron al municipio que, en cambio,



Figura 1. Caricatura en la página 4 del periódico *ABC* del 23 de febrero de 1918, Hemeroteca Nacional de México (HNM).

“ Los primeros camiones que prestaron un servicio de transporte de pasajeros en la Ciudad de México fueron improvisados desde abajo por un grupo de camioneros que modificaron sus vehículos...”

”

respaldaba a los tranvías eléctricos, entonces dirigidos por el señor Cravioto Gallardo. La caricatura sugiere que el éxito camionero, y la consecuente crisis tranviaria, se debía a las fallas del gobierno y no a atributos propios de los camiones. Los camiones eran vistos como una aberración al “orden” urbano, personificado en la caricatura por la figura burocrática de los gobernantes. En efecto, los camioneros se iniciaron como un sistema de transporte marginal; sin embargo, quienes atribuyeron su éxito a fallas del gobierno y no a sus méritos propios subestimaron el potencial creativo de este sistema de transporte.

Dentro del Estado, la aparición de los camiones creó tensiones políticas entre quienes se alinearon al movimiento obrero y quienes defendieron el crecimiento económico. En la sesión de la Cámara de Diputados del 14 de septiembre de 1918, por ejemplo, el diputado C. Méndez descalificó al señor Cravioto Gallardo, quien “no ha hecho más que cometer desaciertos en la empresa de tranvías; no tiene ningún conocimiento en el ramo de Ferrocarriles y, además, es un tirano del elemento obrero”.² En la misma sesión, Cravioto Gallardo se defendió citando cifras relacionadas con el incremento de las ganancias que la compañía de transporte había transmitido al gobierno, y acusando a los obreros de sus malas “mañas”.³

Las facciones de la clase política que disputaban la reputación del señor Cravioto Gallardo en la Cámara de Diputados compartían el interés por un municipio capaz de regular el transporte, pero ¿a favor de quién? ¿Del trabajo o del capital? Junto con las tensiones entre la descentralización y la regulación estatal, el conflicto entre los asuntos laborales y financieros marcaría la evolución del servicio de transporte motorizado en la Ciudad de México.

El municipio concretó su primer esfuerzo de formalización del colectivo camionero en 1918, cuando, el 21 de mayo, *El Pueblo* celebró la introducción de un impuesto bimestral equivalente a 5% de las ganancias de los camioneros. Así se inició un largo e inacabado periodo de formalización del servicio público de transporte motorizado, aunado a la promesa de desarrollo y modernidad que el autobús comenzó a representar.

El Mundo, modernidad sobre ruedas

En la década de 1920, los autobuses se habían confirmado como tecnología de punta para el transporte de pasajeros. Así se muestra en *El Mundo*, en una nota del 4 de noviembre de 1922, en la que se celebraban con bombo y platillo las múltiples ventajas del autobús para la prestación del servicio de transporte público. De acuerdo con esta publicación periódica, el autobús se había consolidado en Londres y Nueva York como modalidad de transporte imprescindible, distinguida por su flexibilidad y costos de implementación que eran bajos, en comparación con la construcción y mantenimiento de las vías tranviarias. En la misma nota, se insistió en que los autobuses ya no eran una competencia del tranvía, sino su mejor aliado, ya que podían complementarse. Además, se festejaban las innovaciones tecnológicas, las llantas neumáticas, y se promocionaba la compañía estadounidense Pierce Arrow, cuyos autobuses eran “perfectos” para las calles de la ciudad.

La llegada del autobús como avance tecnológico, su publicidad y la visión de su fabricación como una improvisación popular confluyeron en la publicación de notas en *El Mundo* de forma contrastante y fascinante. Junto a los mensajes promocionales de los nuevos camiones y neumáticos, dicho periódico publicó una serie de columnas apoyando fervientemente la cau-

sa camionera. Entre los anuncios y las columnas confluyeron la innovación tecnológica y la disrupción popular urbana como horizontes de deseo en su línea editorial, dos imágenes que no suelen aparecer juntas.

En 1923, *El Mundo* publicó en su sección editorial una nota titulada “¡En guardia, camioneros!”, alentando apasionadamente la lucha camionera por consolidarse como un servicio de transporte público exitoso y respetable. El párrafo introductorio muestra el tono militante de este llamado a la formalización: “Ni las huelgas, ni balaceando a todos y cada uno de los nuevos camiones traídos por la nueva compañía de Luz y Fuerza, ni fusilando a Mr. Conway, ni deseando las caídas de Necaxa, podrían los camioneros defenderse de la contienda que se avecina, y en la cual, si no escuchan la voz del buen sentido, serán derrotados fatal, inexorablemente”.⁴

En el editorial, se contrastó el ímpetu camionero con la ineficiencia de las grandes compañías, al mismo tiempo que se llamó a los camioneros a adoptar hábitos industriales: “Por eso, deben los camioneros atender a su negocio y dejar de poner sus esperanzas en huelgas y violencias”. La clave del negocio, de acuerdo con *El Mundo*, consistía en “presentar un frente unido”, en otras palabras, en la organización gremial: “Pónganse de acuerdo los camioneros en obrar unidos, disciplinados y obedientes, para seguir los dictados de la razón”.⁵ Lo fascinante de este llamado a capitalizar la iniciativa popular es su yuxtaposición con el sentido común contemporáneo, donde el potencial económico —y la innovación tecnológica— suelen ser atribuidos al capital, y no al trabajo, y mucho menos a su organización gremial colectiva.

El llamado de *El Mundo* a los camioneros refleja la construcción del modelo de desarrollo na-

cional posrevolucionario, basado —entre otras cosas— en la creación de una nueva clase obrera afiliada al partido gobernante por medio de corporaciones.⁶ En efecto, los camioneros adquirieron relevancia en el conflicto político de la época, inclusive apoyando al bando del presidente Obregón, utilizando sus camiones para transportar tropas.⁷

El periodismo también jugó su papel en este periodo histórico. No es casualidad que *El Mundo* apoyara la causa camionera, ya que su director, Martín Luis Guzmán, también fue obregonista. La participación de Martín Luis Guzmán en dicho periódico explica el contraste entre éste y *El Pueblo*, que apoyaba a Carranza y a los tranvías. Lo más probable es que haya sido el propio Guzmán, haciendo uso de su bagaje en el periodismo de opinión, quien escribió “¡En guardia, camioneros!”.⁸

Además, las páginas de *El Mundo* nos presentan otra imagen del desarrollismo posrevolucionario: la innovación urbana y económica que la clase popular podía traer por medio de sus improvisaciones urbanas. El entusiasmo político e industrial por los camioneros continuó acompañado por un número creciente de anuncios publicitarios de automóviles, camiones, agencias, refaccionarias y talleres mecánicos, incluyendo un anuncio del camión REO, modelo Pullman (figuras 2 y 3), especialmente diseñado para el transporte de pasajeros. Al tiempo que los camioneros eran llamados a consolidarse como una alternativa formal de transporte público, los camiones comenzaban a materializarse, ya no como una improvisación desde abajo, sino como un producto comercial.

“

En 1923, *El Mundo* publicó en su sección editorial una nota titulada “¡En guardia, camioneros!”, alentando apasionadamente la lucha camionera por consolidarse como un servicio de transporte público exitoso y respetable

”

EL SERVICIO GRATIS AUMENTA CLIENTELA

Una de las razones de éxito de los autobuses de esta ciudad...

El servicio de autobuses gratuitos...

EL MUNDO Vale 5 Centavos

CHEVROLET advertisement with logo and text: NO ES UN GASTO, ES UNA INVERSION

SEÑOR AUTOMOVILISTA!

¿Tiene el auto de su propiedad...? Necesita accesorios y repuestos...

Advertisement for KLEIN and CARLOS HERING with logos and contact info.

ONIBUS AUTOMOVIL DE TIPO TRANVIAS

Una ciudad que tiene un servicio de autobuses...

El tipo de autobús de tranvía...

PARA REGULAR LAS SEÑALES DE TRAFICO

Una medida de seguridad y de orden...

ITALIA FOMENTA EL EMPLEO DE AUTOS

Los autos ayudan a que el comercio...

Los Camiones a Tuluca ya tienen su Estación Terminal

Perú. Comercio. Toluca. 30 de Julio. Los camiones...

FEMENAS COMISION

En el trabajo de la Comisión...

PROVINO BLANQUEO

Las leyes de diferentes países...

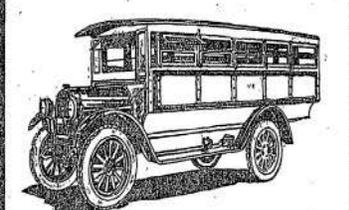
SE PAGARAN LOS BONOS A LOS EMPLEADOS PUBLICOS

Atención a los donos de los bonos...

APARATOS PARA PROBAR MAGNETOS

Mediante un nuevo método de prueba...

CAMIONEROS



El nuevo camión REO modelo PULLMAN...

Mexico Auto Sales Co., S.A. advertisement with REO logo and contact info.

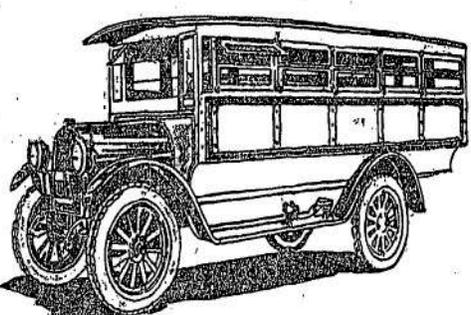
NO OLVIDE QUE LA CASA DE A. N. Bernal & Cia., S. en C. advertisement.

Señores Propietarios de Automóviles: PEIRCE HINOS. Garage Madrid advertisement.

LOTERIA NACIONAL advertisement with details on prizes and dates.

Figura 2. Publicidad de autotransportes en el periódico El Mundo del 4 de agosto de 1923, HNM.

CAMIONEROS



El nuevo camión REO modelo PULLMAN reúne todas las cualidades y no tiene competencia para el transporte de pasaje porque está fabricado especialmente para ese propósito. EL REO es tan rápido y tan cómodo como un coche de turismo.

Las partes importantes del REO poseen un 50% más de fuerza en construcción de lo que requiere la práctica general. Comparándolo parte por parte con otros camiones quedará usted, convencido.

Y el REO posee 64 superioridades técnicas más, que así mismo explican su superioridad en la práctica en velocidad, larga duración, economía y en el servicio eficaz que requiere todo negocio.

Pidan demostración a

Mexico Auto Sales Co., S. A.

Versalles 20, México, D.F.

Solicitamos agencias en todas partes de la república.
Commercial and Distributing Co, S.A Av Cinco de Mayo 32, México, D.F.

Figura 3. Recorte del anuncio publicitario del camión REO modelo Pullman en el periódico *El Mundo* del 4 de agosto de 1923, HNM.

Sin embargo, a la imagen innovadora de los camiones le acompañó un imaginario clasista. El 8 de agosto de 1923, *El Mundo* publicó una segunda entrega de su mensaje a los camioneros, esta vez titulada “Los enemigos y los amigos del camionero”. La caricatura que acompaña la nota es ilustrativa de su mensaje (figura 4). Por un lado, se muestra a un hombre bien vestido con-

versando con una mujer cautivada por su apariencia; por el otro, aislado de la conversación, se encuentra un hombre de estatura más baja, despeinado, con prendas rasgadas y sin zapatos. De acuerdo con la caricatura, el hombre erguido representa al ómnibus, y la rosa que sostiene en su mano simboliza “seguridad”, “limpieza” y “comodidad”, cualidades que puede ofrecer a la mujer, quien representa al “público”, y que el hombre más pequeño, identificado como los “camiones”, no posee.



Figura 4. Recorte de la caricatura en la página 3 del periódico *El Mundo* del 8 de agosto de 1923, HNM.

Con la caricatura entendemos que el hombre bien vestido y adinerado personifica un estereotipo estético de desarrollo y modernidad al que los camioneros, representados como personas pobres, deben aspirar si quieren competir con la

empresa de tranvías y sus ómnibus. Esta escala estética refleja un imaginario de clase que define cómo es la gente que crea valor en la sociedad. La caricatura presentó un modelo aspiracional para los camioneros; sugirió que, para alcanzar la profesionalización del servicio y la movilidad social, debían reformarse —literalmente— cambiando su imagen. La caricatura de *El Mundo* muestra una visión prostética del “hombre camión”. El texto exhorta a los camioneros, como encarnación de sus camiones, a reformarse para así alcanzar la movilidad social y urbana. Hasta hoy, la visión prostética ha sobrevivido como una forma dominante de entender el transporte de la capital, donde cada sistema parece reflejar —a través de una atmósfera estética— las características atribuidas a ciertos imaginarios sociales, tales como el rezago y la modernidad.

En el texto, su autor profundizó en la descripción de los enemigos del camionero, incluyendo al camión “desvencijado” que expone a los usuarios al riesgo de “recoger parásitos o fracturarse un hueso en la desenfrenada carrera de la muerte”, y a los cobradores, quienes “son síntesis de torpeza y desaseo [...] cuando sus ropas y su piel, en inconfundibles aspecto y olor, hacen repugnante el tráfico en estos vehículos”. ¿Y los mejores amigos?, “un camión limpio y al corriente, [...] sin propensión a los accidentes y provisto de todo lo preciso”, y un cobrador “aseado y cortés, listo si es posible”.⁹

Si bien, explícitamente, los editoriales de *El Mundo* no hablan de clase social y acumulación económica, debemos considerar seriamente los signos implícitos que sugieren. Si mirando la caricatura nos preguntamos cómo es que el hombre al margen puede convertirse en el personaje principal, vemos que no le basta la voluntad de ser atento, sino que su transformación depende de su capacidad de ostentar, vestirse elegan-

te, engomarse el cabello y comprar obsequios. Así, entendemos que es su capacidad de enriquecerse y acumular la que le permite transformarse y, por tanto, a la que debe aspirar. El mensaje de *El Mundo* es doble: llama a los camioneros a organizarse y a acumular.

Lo que se sugirió en esta publicación periódica en su sección editorial fue una ideología del progreso que, en retrospectiva, presenta una clave de lectura para los acontecimientos que le siguieron. En las décadas de 1920 y 1930, efectivamente, los camioneros se organizaron en torno al Centro Social de Choferes, afiliado a la Confederación Regional Obrera Mexicana (CROM), vinculada, a su vez, al Partido Laborista Mexicano y, posteriormente, al Partido Nacional Revolucionario (PNR). En 1922, la mayoría de los dueños crearon la Alianza de Camioneros, un colectivo patronal que excluyó a los choferes¹⁰ y que se benefició enormemente de su alianza con la élite gobernante, quien les concedió placas, permisos y subsidios, lo que les permitió acumular camiones y emplear personal. Hacia la década de 1940, la Alianza de Camioneros (en adelante, la Alianza) había establecido un monopolio y completaba 70% de todos los viajes en transporte público en la ciudad.¹¹ En 1950, la Alianza se había consolidado como uno de los grupos de interés más poderosos y uno de los motores económicos de la Ciudad de México.¹² Entre las décadas de 1950 y 1960, cuando la ciudad pasó de 3 a 5 millones de habitantes, los camioneros continuaron creciendo, pasando de 3 699 a 6 392 camiones.¹³

***Excélsior*, una nueva clase dominante y tentacular**

En las décadas posteriores a su improvisación, los camioneros siguieron el camino trazado por la editorial de *El Mundo*, acumulando recursos por medio de la organización gremial y trans-

formándose en una clase capitalista. Sin embargo, el cuerpo camionero se dividió en dos: dueños y choferes. Su consolidación como una clase dominante de empresarios organizados y exitosos creó su contraparte, una clase trabajadora e inconforme dentro del colectivo camionero. Serían los segundos, en la base del escalafón, quienes, 40 años después, en la década de 1960, estarían “en guardia”.

En esta ocasión, fue el periódico *Excélsior* el que escribió sobre el “problema camionero” que, derivado de disputas entre dueños y choferes, perjudicaba a los usuarios del servicio. De acuerdo con la nota publicada en el suplemento del jueves 29 de julio de 1965, los choferes habían recurrido a huelgas, violencia y “otras lamentables consecuencias” en su pugna contra “violaciones a su contrato de trabajo, adeudos, y exigencias de ‘cuotas extraordinarias’” por parte de los dueños.¹⁴ Para entonces, debido a la dimensión de su influencia económica y política, la Alianza era conocida como “el pulpo camionero”, haciendo alusión a sus bestiales tentáculos de poder. Para el *Excélsior*, precisamente, el responsable del problema camionero era este último, “el pulpo”, que representaba: “El monopolio del sistema [que] ha recurrido a todas las argucias y artimañas posibles para mantener sus privilegios y beneficios, mientras los trabajadores se defienden con suspensiones del servicio en algunas líneas”.¹⁵

El conflicto entre dueños y trabajadores en los años de 1960, que resultó de cuatro décadas de acumulación vertical, contrasta con el llamado a la organización colectiva de los camioneros (desde abajo) en 1920. La unión de los choferes ya no era del género de *El Mundo* —que aludía a la organización camionera para impulsar su éxito comercial—, sino de la “defensa de los trabajadores” y sus derechos laborales frente a una

clase dominante tentacular. No es accidental que fuese el *Excélsior* quien denunciara al pulpo camionero de argucias y artimañas, ya que por entonces era una empresa cooperativa.

La nota del *Excélsior* muestra un quiebre fundamental, un desplazamiento del énfasis, de los camiones como negocio privado, a su valor primordial como servicio de transporte público. Como dice el propio texto: “Es indispensable, más que resolver el caso judicialmente o tratarlo por otros medios legales, hacer una reestructuración cabal y eficaz de los transportes capitalinos, que en distintos aspectos adolecen de fallas y deficiencias cada día peores”.¹⁶

Aunque comparten una idea de la calidad y el progreso, el concepto de “reestructuración” del servicio presentado por el *Excélsior* en 1965 era distinto a la reforma del camionero que la caricatura de *El Mundo* sugirió cuatro décadas atrás. En el *Excélsior*, la imagen que acompaña la nota es una fotografía de un grupo de pasajeros esperando su turno para abordar el camión (figura 5). Esta foto sugiere al usuario del transporte —y no a los camioneros— como personajes centrales del sistema, lo que insinúa un cambio drástico en la expectativa de la función social del transporte, del bien privado al bien público. La principal reforma a la que tanto la imagen como el texto del *Excélsior* aluden, además de la laboral, es a la de la experiencia del usuario como consumidor.

La incapacidad de la Alianza de proveer un servicio de transporte de calidad se convirtió en su principal fuente de críticas. Los camioneros proliferaron como un negocio privado, concesionado, al mismo tiempo que los servicios municipalizados adquirieron importancia en las visiones y políticas urbanas locales. La Alianza creció a la par de otros servicios de transpor-



Si bien, explícitamente, los editoriales de *El Mundo* no hablan de clase social y acumulación económica, debemos considerar seriamente los signos implícitos que sugieren.





Figura 5. Página 3 del suplemento *Jueves de Excelsior* del 29 de julio de 1965, HNM.

te administrados directamente por el gobierno. Sin embargo, aunque el negocio camionero había alcanzado cierto grado de formalización por medio de su carácter privado, la descentralización de los camiones continuó engendrando tensión social y política, ya que los conflictos laborales y la pobre calidad del servicio se atribuían a su desregulación.

Cuando el *Excelsior* publicó la nota sobre el problema camionero en 1965, hacía 20 años que el gobierno había municipalizado la Empresa de Tranvías, sustituyéndola con el Sistema de Transportes Eléctricos (STE). Al mismo tiempo, en 1965, faltaban pocos años para que el gobierno iniciara la construcción de la primera línea del Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro en 1969.

Sucesos para Todos, el transporte público

A lo largo del siglo, el gobierno asumió más responsabilidades en la provisión y regulación del transporte colectivo, lo que incrementó las tensiones con el pulpo camionero, el cual se había consolidado como un sistema autónomo con dirigentes influyentes. Si bien el STE creció lentamente a la sombra de la Alianza, con el STC se consolidó un periodo de planeación centralizada y racionalidad técnica del servicio de transporte de la Ciudad de México.

La revisión hemerográfica permite ver que, en línea con la centralización progresiva de los servicios de transporte, los medios de la época favorecían la intervención estatal para reformar el sistema camionero, protegiendo a usuarios y trabajadores. En las páginas de los periódicos, el cuerpo camionero, tentacular y con desigualdades internas, comenzó a ser representado como antagonico al cuerpo social.

En este sentido, el testimonio del señor Fernando González Paoli es revelador. En su carta publicada el 26 de abril de 1969 en la sección Tribuna Libre de *Sucesos para Todos*, González, extrabajador del sistema camionero, reprochó a la Alianza de Camioneros sus abusos y al gobierno sus omisiones. González Paoli denunció “la corrupción en el movimiento sindical camionero”, particularmente a Joaquín del Olmo, líder de la Confederación de Trabajadores de México (CTM), quien, de acuerdo con González, recibía una iguala mensual de parte de la Alianza “para mantener sometidos a los trabajadores de auto-transporte [...] con jornadas agobiantes y salarios de hambre”. Según su testimonio, el propio González Paoli fue despedido por el “delito” de querer mejorar sus condiciones de trabajo, y por “esa actitud de los millonarios patronos, que con una mentalidad feudal quieren tratarnos como en la época de Santana y Porfirio Díaz”.¹⁷

De cara a su juicio contra las empresas camioneras, el señor González lamentó la coacción entre la Alianza y sus contactos en el gobierno, y que la justicia en México estuviera, en sus palabras, “a la venta”. González Paoli relató su lucha con un tono titánico, de David contra Goliat:

Nosotros nos preguntamos si con los antecedentes que le proporcionamos puede existir justicia en México, y parafraseando al Gral. Obregón interrogamos: *¿Quién aguanta un cañonazo de un millón de pesos?* Pero mucho nos tememos que estén llevando a cabo sus amenazas, pues hemos sido boletinados en todas las líneas de autotransporte controladas por el pulpo camionero, para que no se nos proporcione trabajo [...]. Tenemos entendido que las autoridades [...] están coludidas para fallar en nuestra contra, y que el laudo próximo a salir absuelve a los millonarios de la reinstalación y pago de los salarios caídos, por lo que estamos casi seguros de que en México no existen autoridades que respeten la Constitución.¹⁸

Fue a través de *Sucesos para Todos* que el extrabajador del sistema camionero recurrió al apoyo de la opinión pública, en espera de que “alguna autoridad les haga justicia”. El testimonio de González Paoli refleja la intensificación del conflicto entre trabajo y capital, entre choferes y dueños de camiones, y delinea al pulpo camionero como un cuasi Kraken capitalista alimentado por la corrupción e injusticia del Estado mexicano.

Llama la atención que la fotografía que acompaña la denuncia muestra un camión desbordado, con pasajeros colgando de las puertas (figura 6). Aquí vemos que los usuarios aparecen de nuevo como actores centrales del sistema. En este contexto, la imagen representa la crisis del servicio, que falla a sus usuarios, poniendo al cuerpo social en riesgo, al borde del precipicio.

“

A lo largo del siglo, el gobierno asumió más responsabilidades en la provisión y regulación del transporte colectivo, lo que incrementó las tensiones con el pulpo camionero

”

**LA ALIANZA CAMIONERA
AFIRMA QUE TIENE CARTA
BLANCA PARA BURLAR LAS LEYES**



Figura 6. Recorte de la página 5 de la revista periódica *Sucesos para Todos* del 26 de abril de 1969, HNM.

Meses después, otro testimonio, también en la sección Tribuna Libre de *Sucesos para Todos*, denunció los abusos del pulpo camionero, esta vez desde el punto de vista económico, haciendo referencia al costo del transporte para los usuarios. En la edición del 30 de agosto de 1969, Luis Ortiz Renterías denunció los incrementos abusivos y arbitrarios de la tarifa de transporte por parte del pulpo camionero y su enriquecimiento a costa “del pueblo”. Los camiones, de acuerdo con Ortiz Renterías, hacían más paradas de las debidas con pasajeros desbordándose. Para el autor, las ganancias de la Alianza eran escandalosas, incluso criminales, y asistidas por otras fuerzas sociales y políticas:

tengo entendido que la Alianza de Camioneros de México cuenta en todos lados con auténticos pilares que la hacen invulnerable ante las justas demandas del pueblo. Ante las autoridades del Trabajo cuenta con su propio representante y con el Lic. Fuentes Galindo, que no permite ni siquie-

ra por equivocación que se le gane un juicio a la poderosa Alianza Camionera.

Los trabajadores que percibimos el salario mínimo y los que ni siquiera eso percibimos estamos alarmados ante tanta impunidad de los millonarios [...] que controlan la casi totalidad de los autobuses en servicio en el Distrito Federal.¹⁹

Los testimonios publicados en la Tribuna Libre de *Sucesos para Todos* muestran una profunda inconformidad social con los camiones, su dirigencia enriquecida y la presunta colusión de las autoridades. El pulpo camionero aparece en estos textos como pieza central de un imaginario de corrupción total que, por medio de la influencia política, sostiene la acumulación económica de la élite camionera, a costa de trabajadores y usuarios.

Dejando la veracidad histórica, o su ausencia, de lado, lo valioso de estos pasajes es la ideología política que se asoma en las denuncias de los señores González Paoli y Ortiz Renterías, y que marca la línea editorial de *Sucesos para Todos*, en específico, la ideología del pacto posrevolucionario entre el Partido Revolucionario Institucional (PRI) y “el pueblo” mexicano. Un pacto que, sin embargo, mostraba múltiples grietas. González Paoli y Ortiz Renterías se mostraron desilusionados con la acumulación económica del pulpo camionero, aunada a la colusión política y expresada en la explotación laboral, así como en la degradación del servicio público de transporte. Así, la rabia dirigida al pulpo camionero refleja la desilusión con un Estado que no ha cumplido su promesa de defender a las clases trabajadora y popular, y que no hace valer las leyes.

Sin embargo, a pesar de sus reclamos a las autoridades, en las denuncias de los autores de ambos textos persiste una añoranza del Estado paternalista, de su intervención a favor del pue-

TRIBUNA LIBRE

LA ALIANZA DE CAMIONEROS DE MEXICO CATERVA DE PULPOS LADRONES

Señor director de la revista SUCESOS:

En primer término quiero felicitarlo por el valiente artículo aparecido en el número 1873, del 26 de abril del año en curso, intitulado "LA ALIANZA CAMIONERA AFIRMA QUE TIENE CARTA BLANCA PARA FURLAR LAS LEYES", y a la vez deseo dé cabida a las siguientes líneas.

Como usted recordará, en el año de 1958 la Alianza de Camioneros de México pretendió aumentar el precio de los pasajes, lo que trajo como consecuencia una lucha de proporciones insospechadas, siendo obligada a respetar las tarifas anteriores, de \$0.20 en segunda y \$0.30 en primera, por la forma tan burda en que pretendía elevar las tarifas.

Después, saliéndose con la suya, aumentaron las tarifas en un 50% en el servicio de segunda y en un 33% en primera, sin que nadie protestara por ello, con lo que aumentaron los millones del pulpo camionero.

Ahora, por lo que hace al servicio de segunda, está siendo aumentado en un 66%, y el de primera en un 25%, sin que nadie haya dicho esta boca es mía. No ha habido ni una sola protesta y, lo que es más grave, nadie ha percibido este aumento, ni siquiera las autoridades encargadas de tutelar los raquíticos ingresos del pueblo mexicano.

A la fecha han desaparecido dos líneas de segunda clase (Gustavo A. Madero-Tacuba-Tacubaya Ruta No. 4, y San Rafael-Artes-Roma Ruta 30) y se ha elevado el precio en las siguientes líneas y rutas: Azcapotzalco-La Villa Ruta 34; Circuito Colonias Ruta 26; Col. Perálvillo-Tlalnepanlta Ruta 5; Perálvillo-Viga Ruta 21; San Rafael-Aviación Ruta 31; Villa Obregón-Tacubaya Ruta 33; Circuito Colonias Ruta 75; Col. Industrial-Vallejo Ruta 81; Guerrero-Jamaica-Balbuena Ruta 42; Gustavo A. Madero-Escape Chapultepec Ruta 60; Hipódromo-Rastro-Balbuena Ruta 52; Indianilla-Sanatorio Ruta 68; Juárez-Loreto Grande Ruta 85; Roma-Piedad y Anexas Ruta 70; San Ansel Inn-Tacubaya-Escape Alfonso XIII Ruta 51; San Rafael-Roma-Santa María Ruta 56; Vallejo-Hospitales Ruta 3, y Xochimilco y Anexas Ruta 65.

Lo anterior viene a confirmar la denuncia aparecida en el número de su revista a que aludo al principio. Héctor Hernández Casanova y el señor Quintero, respectivamente presidente de las líneas de Villa Madero-Glorieta Clara Ruta 47, y Coyoacán-Avenida Cuauhtémoc Ruta 48, y tesorero de las líneas General Anaya-Contreras, han hecho su agosto a nuestras costillas, pues el último de los nombrados, por un tramo no mayor de quince kilómetros cobra la fabulosa suma de \$1.25 en el Escape Contreras-Dinamos, y el primero de los citados está trabajando el golpe maestro del pulpo camionero para aumentar los pasajes en un 100%. Pues bien, en la famosa ruta de los rápidos, que corre del Zócalo a Xochimilco y viceversa, están cobrando un PESO, con lo cual este señor y sus valedores están tratando de demostrar a las autoridades que nuestro pueblo tiene "capacidad" económica para pagar UN PESO POR PASAJERO, y con esta "constancia" solicitar el referido aumento del 100% en las tarifas actuales. Estos goni-cillos pudieran salir al paso alegando de que hacen un número menor de paradas que las actuales, pero éste argumento hasta el más inocente sabe que no es cierto, porque en principio estos señores pactaron un número de 13 paradas, y a unos cuantos días de inaugurado el servicio ya han sido aumentadas a 16; al mismo tiempo se convino en que no transportarían un número mayor de 10 parados, pero hoy viajan en esos camiones, malamente llamados "rápidos", más de pie que sentados. El gran negocio está a la vista, y ni un ciego es capaz de sustraerse a esta realidad.

Las ganancias obtenidas en tan criminal forma por el pulpo camionero son cada vez más escandalosas: tienen el propósito de introducir 3,000 camiones nuevos y sacar otros tantos de segunda, de los cuales ya andan circulando alrededor de 1,500, lo que representará una utilidad anual aproximada de unos TRESCIENTOS MILLONES DE PESOS, que tendremos que pagar de nuestros propios bolsillos todos los que, como el suscrito, tenemos necesidad de viajar en autobús. Más claro: tengo entendido que la Alianza de Camioneros de México cuenta en todos lados con auténticos pilares que la hacen invulnerable ante las justas demandas del pueblo. Ante las autoridades del Trabajo cuenta con su propio representante y con el Lic. Fuentes Galindo, que no permite ni siquiera por equivocación que se le gane un juicio a la poderosa Alianza Camionera.

Los trabajadores que percibimos el salario mínimo y los que ni siquiera eso percibimos estamos alarmados ante tanta impunidad de los millonarios Evaristo Rodríguez, Héctor Hernández Casanova, Benjamín Maldonado, Héctor Rodríguez, Eduardo Soberano, Guillermo Cochegrús, Abelardo Matamoros, Quintero y otros cuantos de menor significación, que controlan la casi totalidad de los autobuses en servicio en el Distrito Federal.

Por último, si la denuncia hecha en su acreditada revista es cierta, y debo presumir que así es porque no ha sido desmentida, tenemos que concluir con amargura que no hay nadie que ampare a los desposeídos, y que tenemos dos alternativas: seguir permitiendo atropellos de esta naturaleza o levantar nuestra más enérgica protesta por los caminos que se nos permita, para que se respeten las leyes y la Constitución en México, país en el que tanto se habla de ellas.

Atentamente, Luis Ortiz Renterías, México, DF.

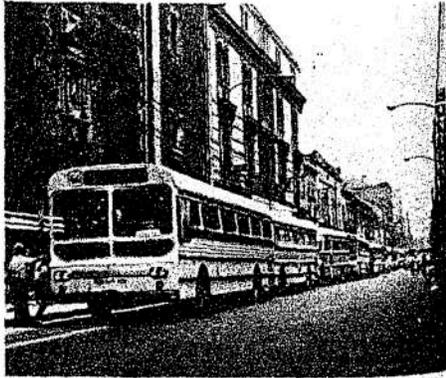


Figura 7. Sección Tribuna Libre de la revista *Sucesos para Todos* del 30 de agosto de 1969, HNM.

blo —y en contra de los grandes capitalistas—. Como dice Ortiz Renterías en su carta: es responsabilidad de las autoridades "tutelar los raquíticos ingresos del pueblo mexicano".²⁰

Hacia finales de la década de 1960, el pulpo camionero aparecía fuera de lugar en las visiones populares del modelo nacional de desarrollo y, crecientemente, en las oficiales. En la década

de 1970, cobró fuerza una visión del sistema de camiones basada en la asequibilidad del servicio y su carácter popular, auspiciada por la intervención directa del Estado. Esta visión de la modernidad contrastaba con la trayectoria del pulpo camionero, basada en una lógica de acumulación vertical prefigurada en la criatura de *El Mundo* y que la Alianza llevó a sus últimas consecuencias. El pulpo camionero dejó de lado su carácter obrero-popular, convirtiéndose en el nuevo monopolio privado del transporte en la Ciudad de México.

La Alianza había alcanzado tanto poder y autonomía que, a principios de la década de 1970, logró detener la expansión del metro, cuando su representante legal, Octavio Senties, se convirtió en regente del entonces Distrito Federal. Durante la administración de Senties, la Alianza continuó su expansión y concentración de recursos. En ese periodo, reorganizaron su estructura —convirtiendo 84 uniones patronales en 20 compañías— y recibieron una línea de crédito del Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos (Banobras) con la que compraron 3 200 autobuses nuevos y renovaron 3 000 chasises.²¹ La persistente expansión del pulpo, sin embargo, no sentó bien con los esfuerzos del presidente Echeverría (1970-1976) de reforzar los objetivos sociales del PRI, ante la inestabilidad y descontento social marcados por la masacre de 1968 en Tlatelolco, y que derivaron en un aumento del gasto público.

La expansión del papel del Estado se reflejó en otra columna de *Sucesos para Todos*, esta vez en su sección editorial del 1o. de agosto de 1970, titulada “Del conflicto camionero. Solución: municipalizar el servicio”. En el editorial se subrayó la inquietud de los usuarios ante las posibles huelgas de choferes, debido a sus demandas salariales y laborales que los patrones se negaban

a cumplir. Pero también se intervino a favor de los trabajadores, afirmando que “el negocio del transporte urbano rinde buenas utilidades a los propietarios de los vehículos”, y que “los trabajadores están mal pagados y se les explota como animales de carga”.²² Sin embargo, para el autor, la solución del conflicto camionero no dependía del éxito del movimiento obrero. En el caso del editorial de *Sucesos para Todos*, se trató de una apología a la municipalización:

Pero lo más notorio de todo es que no se hayan dado los pasos para solucionar definitivamente el problema; o sea municipalizar el servicio camionero.

Los tranvías y los trolebuses están municipalizados desde hace años; el Metro también lo está. El servicio que unos y otros prestan es satisfactorio. Lo mismo ocurriría con la municipalización de los camiones.

En las grandes ciudades del extranjero los servicios urbanos de pasajeros están municipalizados desde hace décadas, y en algunos lugares en Europa desde hace más de un siglo.²³

Además, de acuerdo con la nota, la municipalización permitiría extender el servicio de camiones a la periferia de la ciudad, coordinar distintas modalidades de transporte, dar un mejor servicio a los pasajeros, así como “ofrecer al mundo un ejemplo de regulación técnica y eficaz del transporte urbano”. Además, “la empresa municipal obtendría utilidades que redundarían en el beneficio público”. El cierre de la nota es memorable: “Si todo lo anterior no fuera razón suficiente para que el gobierno tomara bajo su control los transportes de la ciudad, habría que hablar de la inicua explotación, casi sin paralelo en la historia laboral del país, de que son víctima los choferes por parte del pulpo económico que detenta el monopolio del transporte”.²⁴



Figura 8. Editorial de la revista *Sucesos para Todos* del 10. de agosto de 1970, HNM.

En este sentido, de acuerdo con el editorial periodístico de *Sucesos para Todos*, la municipalización promete simultáneamente la modernización del servicio, la protección de los trabajadores y una mayor satisfacción para

los usuarios. Esta postura es un tanto idealista, ya que, desde su municipalización en 1945, el STE había crecido poco a la sombra de la Alianza. Tampoco la construcción del metro había satisfecho la demanda de transporte de la urbe,

“

Hacia finales de la década de 1960, el pulpo camionero aparecía fuera de lugar en las visiones populares del modelo nacional de desarrollo y, crecientemente, en las oficiales

”

que dependía cada vez más de otro sistema, el de los taxis colectivos, que se convertirían en uno de los principales transportes que hoy movilizan la ciudad. Sin embargo, la municipalización del servicio permitía imaginar uno mejor, distinto al monopolio privado.

La municipalización es una alternativa técnico-administrativa, la de centralizar en el gobierno la regulación del sistema camionero, pero también un deseo de intervención estatal y de justicia social. Este sueño debe entenderse en su contexto en las páginas de *Sucesos para Todos*. Lo que aquí podemos imaginar es un momento histórico en donde la modernización del transporte, la modernidad en sí misma, se vinculó estrechamente con la intervención estatal, y su consolidación era vista como un bien “público”. Esta noción de la propiedad pública del transporte de pasajeros, que perdura hasta hoy, no la podemos dar por hecha.²⁵

En las páginas de *Sucesos para Todos*, encontramos algunos ejemplos de cómo la municipalización adquiriría protagonismo alrededor de 1970 como horizonte de deseo para la transformación del servicio de camiones. Así como dimos crédito a la caricatura de *El Mundo*, con su hombre apuesto, para explicar la trayectoria camionera que le convirtió en un “pulpo”, debemos dar crédito a la imagen bestial del pulpo camionero en la conformación de su contraparte, la municipalización, como alternativa de modernización.

Las miradas cambiantes de la modernidad reflejan la transformación del pensamiento político y social, y del sentido común, a lo largo del periodo posrevolucionario; todo ello partiendo del emprendimiento gremial como fuente de la movilidad social en la década de 1920 hasta llegar al Estado desarrollista del que se esperaba la innovación técnica, la mediación

política y la distribución de la justicia social en la década de 1970.

***Avance*, la municipalización del pulpo**

La promesa popular del desarrollo nacional posrevolucionario, impulsado por el gasto público, sufrió un golpe casi fatal con la crisis de la deuda de 1976, cuando el país entró en un periodo de recesión económica. Por un momento, cuando el presidente Echeverría prometió liberalizar la economía para obtener un préstamo del Fondo Monetario Internacional (FMI), parecía que el país abandonaría definitivamente el modelo posrevolucionario de desarrollo. De ser así, la trayectoria del transporte público de la ciudad sería otra. Sin embargo, el descubrimiento de los yacimientos petrolíferos de Cantarell y el inicio de su explotación en 1979, cambiaron el rumbo de la historia económica del país.

Respaldado por el milagro petrolero, el presidente López Portillo relanzó el desarrollismo mexicano. En este periodo, en el Distrito Federal, el regente Carlos Hank González inició la construcción de los ejes viales y continuó la expansión del metro. Con ello, se impuso un proyecto centralizado de modernización y, como vimos en las páginas de *Sucesos para Todos*, el pulpo camionero no tenía cabida en esta visión de la modernidad.

Intuyendo su inminente ostracismo político, los líderes camioneros buscaron aceitar la relación con el PRI al ofrecer tapizar sus camiones de propaganda electoral, pero el partido rechazó su oferta. Acorralados, los líderes camioneros abrazaron la confrontación y, sin autorización oficial, elevaron la tarifa del servicio. Así lo reportó el periódico *Avance* en una nota del 16 de junio de 1979, “Arbitrariamente elevan precio del pasaje en los autobuses”, que dice: “ante la manifiesta indiferencia de las autoridades co-

rrespondientes, los autobuses de pasajeros de la capital han elevado en forma arbitraria sus tarifas. Las quejas de los usuarios sobre el particular están a la orden del día, pero las autoridades del gobierno capitalino hacen caso omiso de ellas”.²⁶ La indignación de la nota de *Avance* con el precio elevado del pasaje da continuidad a la imagen de los autobuses como un bien público que el gobierno debe de asegurar en defensa de los usuarios y a costa de los dueños del servicio. Este sentido común se aprecia en el cierre tragicómico de la nota: “Las quejas del público victimado con ese abuso del pulpo camionero llueven a diario. ¿Y las autoridades? ¡Bien gracias!”²⁷

Hacia finales de la década de 1970, el hombre galante de la caricatura de *El Mundo* había alcanzado proporciones monstruosas; el pulpo, con sus autobuses “delfines” y “ballenas”, eran bestias fuera de lugar. El paternal Estado era la nueva criatura que la opinión pública quería ver sobre ruedas, y la municipalización era el proceso que prometía esa imagen de la modernidad motorizada. Precisamente, las páginas de *Avance* albergan un desfile de actores sociales deseando la municipalización.

A pesar del énfasis creciente en los usuarios, los trabajadores también aparecieron en las páginas de dicho periódico, el 10 de julio de 1980, persistentes en su conflicto con el pulpo. La nota relata que el día anterior, el 9 de julio: “El Movimiento Obrero Organizado se pronunció abiertamente en contra del pulpo camionero, y del aumento de tarifas de pasajes, pidiendo que se municipalice el transporte para acabar así con la explotación de los trabajadores del volante y el deficiente servicio debido a las pésimas condiciones mecánicas de las unidades”.²⁸ La postura del Movimiento Obrero Organizado estuvo en línea con la visión del transporte de autobuses como un bien público de la ciudadanía y, por

tanto, malogrado, debido a las malas condiciones de los vehículos y el aumento en el costo de los pasajes. Además, el Movimiento apuntó a la explotación de los trabajadores y señaló la municipalización, de nuevo, como la única solución.²⁹

¿Y las autoridades? También en las páginas de *Avance*, el 16 de noviembre de 1980, apareció una nota citando las declaraciones del licenciado Cuauhtémoc Santa Ana, secretario de Obras y Servicios del Departamento del Distrito Federal, quien aseguró que “las exigencias mínimas que deben llenar los concesionarios del auto-transporte público de pasajeros en la ciudad no están sujetas a ninguna negociación, ya que lo más importante es brindar a los capitalinos un sistema de transporte suficiente y eficiente”.³⁰ En esta nota vemos cómo las autoridades locales habían asumido, al menos retóricamente, su responsabilidad de asegurar la calidad del servicio y de regular al pulpo.

De acuerdo con *Avance*, Santa Ana insistió en que era una atribución “unilateral” del Departamento del Distrito Federal fijar las condiciones de funcionamiento del servicio. Un elemento clave en la consolidación de la autoridad estatal, por encima de la Alianza, era el control de la tarifa, la cual debía permanecer baja. Además, hay que notar que son los pasajeros, y ya no los trabajadores, los que merecen la atención y protección pública. Como declara la nota: “Por último, [el licenciado Santa Ana] señaló que el Departamento Central inició la reestructuración del transporte, la que se continuará hasta que seamos capaces, prestadores del servicio y autoridades, de darle a los capitalinos lo que merecen en materia de transporte colectivo”.³¹

El golpe definitivo contra el pulpo camionero, la municipalización del servicio, se concretó

“

Intuyendo su inminente ostracismo político, los líderes camioneros buscaron aceitar la relación con el PRI al ofrecer tapizar sus camiones de propaganda electoral, pero el partido rechazó su oferta.

”

al poco tiempo. En 1981, el aún regente Hank González anunció la cancelación de las concesiones, la adquisición de los autobuses por parte del gobierno y la creación de la agencia de Autotransportes Urbanos de Pasajeros de Ruta 100: ese fue el final de los primeros camiones de la Ciudad de México.

***El Nacional*, escépticos modernos**

La municipalización de los camiones satisfizo las demandas de pasajeros y trabajadores y los intereses alineados del trabajo y la regulación estatal. La Ruta 100, podemos imaginar, simbolizó el triunfo del desarrollismo estatal: la anhelada encarnación del Estado motorizado. Sin embargo, el prospecto de un servicio de autobuses municipalizado no convenció del todo a Esteban Durán Rosado, quien, el 6 de octubre de 1981, publicó una nota en *El Nacional* preguntándose si la municipalización del servicio no sería tan sólo “un simple cambio de manos”. Después de hacer un recuento de las fallas de la “hidra” camionera, incluyendo “el mal estado del vehículo” y “la grosería de su manejador”, el autor cerró su mensaje diciendo que “el pueblo le manifiesta su pláceme al profesor Hank González, pero se pregunta, si esta municipalización es sólo un cambio de manos, o de veras, el público saldrá ganando con ella”. Al final de este recorrido histórico hemerográfico, encontramos en las frases de Durán Rosado una visión de clase media agradecida con la desaparición de los camiones “cuyo estado físico era deplorable”, y de los operadores cuyo “absoluto desaseo ofendía vista y olfato de los pasajeros”. Su postura ya no era la de la ciudadanía posrevolucionaria, integrada por las clases campesina, trabajadora y popular, sino la de la ciudadanía liberal, integrada por usuarios y consumidores.³²

El mensaje del autor, ofendido por la “mugre” de los autobuses y el “desaseo” y la “falta de educación” de los choferes, recuerda la caricatura

de *El Mundo* que retrata a los camiones como un hombre pobre. Pero la nota de *El Nacional* tiene otro significado. La privatización que la editorial de *El Mundo* prescribió para la transformación del servicio ya no estaba disponible en la imaginación de Durán Rosado. A él no le quedaba mucho más que una esperanza frágil en la municipalización y un escepticismo que resuena en la postura de muchos ante los emprendimientos del gobierno.

Los escépticos tenían razón. La Ruta 100 no logró cubrir la demanda de transporte motoriza-

DEL MINUTO FUGAZ

¿Un Simple Cambio de Manos?

Por Esteban DURAN ROSADO

Los resignadamente sufridos habitantes de esta asendereada metrópoli están ahora que no caben en sí de gozo: han visto ya la primera parte de la resolución total de un antiquísimo problema que les agobia ingentemente. Habían, como los pecitos en el infierno de Dante, perdido toda esperanza. No obstante, en sus manos darle resolución cabal a dicho problema y tal parecía que nadie era capaz de resolverlo. Planes y proyectos iban, proyectos y planes venían y lo cierto del caso es que nada se arreglaba. Las cosas se quedaban en el mismo estado y aún se agravaban. El problema era el relativo a uno de los aspectos de la transportación colectiva de pasajeros en la ciudad, en lo que respecta a los prestadores de tales servicios con los ómnibus.

Habían hecho ya intolerable la pésima atención de los guaidores de dichos vehículos hacia el público usuario que tenía que soportar las majaderías y la falta de educación de tales sujetos, aparte de que su absoluto desaseo ofendía vista y olfato de los pasajeros. Por otra parte, el estado físico de las unidades era deplorable. Mugre por dentro y por fuera las caracterizaban y como si todo esto fuera poco, las frecuentes descomposturas constituían un tormento más para los viajeros que tenían que abandonar el ómnibus descompuesto para esperar paciente-mente el paso de otro de la misma ruta que, en el peor de los casos, se negaba a aceptarlos, con lo cual se hacía aún más patética la angustiosa situación del pasajero.

La transportación colectiva de pasajeros en esta capital se lleva a cabo por el Metro, los trolebuses, los tranvías eléctricos, los camiones u ómnibus, los taxis. De todos ellos es el Metro el que menos molestias ocasiona y después, en ese sentido, le si-

guen los trolebuses y los tranvías. Si es verdad que a determinadas horas el Metro es un pandemonium, también lo es el hecho de que ello obedece a las falta de educación del público usuario que no ha querido aprender a bajar y subir de y a los carros. Pero todos los contratiempos juntos que se sufren en los demás sistemas de transporte colectivo, son tortas y pan pintado en relación con los que se reciben en los camiones, tanto por el mal estado del vehículo cuanto por la grosería de su manejador.

Las autoridades del Departamento del Distrito Federal habían querido en varias ocasiones poner un has-ta aquí a esa situación que, más que de anarquía, era de caos en el sistema camionero el que le dio muy justamente el nombre de “pulpo camionero”, aún que, a decir verdad, no se le debió llamar pulpo sino hidra, pues apenas se le cercenaba una cabeza, le brotaban otras veinte. Era enorme el poder del monopolio que manejaba esa empresa multimillonaria y demostró ese poder desobediendo las disposiciones que las autoridades capitalinas dictaban para remediar una situación que creaba malestar en el pueblo, que a la postre es el que siempre paga los platos rotos.

Pero el Departamento del Distrito Federal, cansado ya de soportar las frecuentes desobediencias del “pulpo”, cortó por lo sano y resolvió el problema radicalmente: municipalizar el servicio. Para el efecto canceló todas las concesiones a cuyo amparo los camioneros se burlaban de todos y se posesionó de las unidades. Ahora bien, el pueblo le manifiesta su pláceme al profesor Hank González, pero se pregunta, si esta municipalización es sólo un cambio de manos, o de veras, el público saldrá ganando con ella.

Figura 9. Recorte del periódico *El Nacional* del 6 de octubre de 1981, HNM.

do y pronto fue eclipsada por un nuevo grupo de camioneros: los taxis colectivos que, organizados en rutas, adquirieron combis y microbuses, y se convirtieron en el servicio de transporte más importante de la ciudad. El fracaso de la municipalización, que siguió al fracaso de la privatización, fue un duro golpe a las grandes visiones de la movilidad colectiva motorizada y dejó un vacío, ahora ocupado por el transporte concesionado, desagregado.

Los micros, peseros y combis recobraron el carácter popular de los primeros camiones en la década de 1920. Las rutas crecieron con la mediación de líderes, pero de forma más o menos horizontal.³³ Las tarifas de los micros —íconos del folclore de la metrópolis, al igual que la música y los adornos íntimos con las que los personalizan sus dueños y choferes— se han mantenido bajas a costa de las condiciones de los vehículos. Las rutas no han seguido el camino de los primeros camiones, al menos no aún. Choferes, checkadores y otros trabajadores no se han organizado, quizá porque los dueños y líderes tampoco han consolidado una organización patronal similar a la Alianza de Camioneros.

A pesar de haber proliferado en las décadas de 1980 y 1990, durante la liberalización económica del país, los micros y las combis son una imagen aberrante para las visiones de la modernidad globalizada. Como tal, los microbuses han sido objeto de esfuerzos gubernamentales consistentes de regulación, formalización y modernización en el siglo XXI. El objetivo es desaparecerlos, sin embargo, las estrategias pasadas de privatización y municipalización parecen agotadas. Los nuevos corredores, empresas zonales y el metrobús son soluciones híbridas que buscan incrementar la supervisión y el control estatal fortaleciendo a actores privados.

El camino de la regulación estatal del transporte por medio de la concentración y centralización del capital es un territorio nuevo en la industria del transporte público de la Ciudad de México. Ante las nuevas iniciativas de movilidad, hay que preguntarnos cómo articulan trabajo y capital, descentralización y regulación estatal, qué simbolizan y a dónde nos llevan. Las nuevas empresas, con trabajadores uniformados y autobuses estandarizados, muestran un paralelismo estético con la imagen del hombre esbelto de aquella caricatura de *El Mundo* (figura 4); al mismo tiempo, el involucramiento estatal recuerda el imaginario de la municipalización. Me pregunto: ¿está la modernización vinculada invariablemente a la acumulación y la estandarización? ¿Hay un sueño que no estamos soñando? A la luz del pasado trazado en el acervo hemerográfico, podemos imaginar distintos escenarios y criaturas urbanas que definirán la manera en que la ciudad se mueve y se reproduce. Ni por estadistas, ni por escépticos, ni por pulpos, podemos dejar de soñar los camiones de nuestra urbe.

Notas

¹ “Los camiones pagarán un impuesto al municipio por el número de pasajes que vendan. Será forzoso el uso de boletos numerados al igual que en tranvías eléctricos”, *El Pueblo*, 3 de septiembre de 1917: 8.

² Cámara de Diputados (XXVIII Legislatura), *Diario de los Debates de la Cámara de Diputados del Congreso de los Estados Unidos Mexicanos*, t. 1, núm. 24 (14 de septiembre de 1918), disponible en: <http://cronica.diputados.gob.mx/DDebates/28/1er/Ord/19180914.html>, las cursivas son mías.

³ *Ibid.*

⁴ “¡En guardia, camioneros!”, *El Mundo*, 7 de agosto de 1923: 3.



Como tal, los microbuses han sido objeto de esfuerzos gubernamentales consistentes de regulación, formalización y modernización en el siglo XXI. El objetivo es desaparecerlos, sin embargo, las estrategias pasadas de privatización y municipalización parecen agotadas.



- ⁵ *Ibid.*
- ⁶ Para una revisión del “nacionalismo posrevolucionario” y su continuidad, véase Rogelio Hernández Rodríguez, “La persistencia de una idea: el nacionalismo revolucionario, del PRI a López Obrador”, *Foro Internacional* 60, núm. 2 (abril-junio de 2020): 501-536.
- ⁷ Jesús Rodríguez López y Bernardo Navarro Ramírez, *El transporte urbano de pasajeros de la Ciudad de México en el siglo xx* (México: UNAM, PUEC, 1999), 29.
- ⁸ Véase Roberto Sánchez Rivera, “Investigación hemerográfica sobre el periódico *El Mundo* (México, 1922-1923)”, *Boletín del Instituto de Investigaciones Bibliográficas* 20, núm. 1 y 2 (primer y segundo semestres de 2015): 213-226.
- ⁹ “Los enemigos y los amigos del camionero”, *El Mundo*, 8 de agosto de 1923: 3.
- ¹⁰ Para un análisis detallado de la organización política del gremio camionero y sus relaciones con el gobierno, véase Michael Lettieri, “Los tentáculos del pulpo: la Alianza de Camioneros y la formación de la política de transporte, 1934-1958”, en *México a la luz de sus revoluciones*, vol. 2, coord. de Laura Rojas y Susan Deeds (México: Colmex, 2014), 605-642.
- ¹¹ Rodríguez López y Navarro Ramírez, *El transporte urbano*, 29.
- ¹² Diane Davis, *The Urban Leviathan: Mexico City in the Twentieth Century* (Filadelfia: Temple University Press, 1994), 139-145.
- ¹³ Rodríguez López y Navarro Ramírez, *El transporte urbano*, 35.
- ¹⁴ “Toda la semana se comentó...”, *Jueves de Excelsior*, 29 de julio de 1965: 3.
- ¹⁵ *Ibid.*
- ¹⁶ *Ibid.*
- ¹⁷ Fernando González Paoli, “La Alianza Camionera afirma que tiene carta blanca para burlar las leyes”, *Sucesos para Todos*, núm. 1873 (26 de abril de 1969): 5.
- ¹⁸ *Ibid.*
- ¹⁹ Luis Ortiz Renterías, “La Alianza de Camioneros de México caterva de pulpos ladrones”, *Sucesos para Todos*, núm. 1891 (30 de agosto de 1969): 4.
- ²⁰ *Ibid.*
- ²¹ Rodríguez López y Navarro Ramírez, *El transporte urbano*, 42-45.
- ²² Editorial, “Del conflicto camionero. Solución: municipalizar el servicio”, *Sucesos para Todos*, núm. 1939 (1o. de agosto de 1970): 13.
- ²³ *Ibid.*
- ²⁴ *Ibid.*
- ²⁵ Una versión muy parecida de este ideal (de la municipalización) persiste hoy en la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, en los proyectos que buscan modernizar el servicio, sustituyendo a las rutas y sus microbuses por compañías de transporte con autobuses nuevos operando en corredor o metrobús.
- ²⁶ “Arbitrariamente elevan el precio del pasaje en los autobuses”, *Avance*, 16 de junio de 1979: 6.
- ²⁷ *Ibid.*
- ²⁸ Ricardo Arévalo Mendoza, “Los obreros contra el ‘pulpo’ camionero”, *Avance*, 10 de julio de 1980: 1.
- ²⁹ *Ibid.*, 6.
- ³⁰ “Las exigencias a camioneros no están sujetas a negociaciones”, *Avance*, 16 de noviembre de 1980: 5.
- ³¹ *Ibid.*
- ³² Esteban Durán Rosado, “¿Un simple cambio de manos?”, *El Nacional*, 6 de octubre de 1981: 5.
- ³³ Para un recuento histórico de la evolución del transporte colectivo concesionado, véase Ignacio López Saldívar, *Nadie está satisfecho... los derrotados del transporte público concesionado en el D. F.* (México: UTEHA / Acomex, 1997); y también Martha Schteingart y Valentín Ibarra, *Desarrollo urbano-ambiental y movilidad en la Ciudad de México. Evaluación histórica, cambios recientes y políticas públicas* (México: Colmex, 2016).