



ALVIZO CARRANZA, Cristina, *Los tranviarios de Guadalajara. Masculinidades, movimiento obrero y política laboral (1894-1944)*, Zapopan, El Colegio de Jalisco, Ayuntamiento de Guadalajara, 2023, 352 pp.



Los mundos del trabajo, los trabajadores y la política laboral son temas que la historiografía mexicana ha abordado con profusión. Sin embargo, la constante renovación de los enfoques historiográficos nos muestra que siempre hay aspectos en los que profundizar para ampliar nuestro conocimiento sobre estos temas. Justamente, el libro de Cristina Alvizo Carranza *Los tranviarios de Guadalajara. Masculinidades, movimiento obrero y política laboral (1894-1944)* encara la historia de los trabajadores tranviarios de Guadalajara desde la historia del trabajo con enfoque de género. Con este libro, la autora profundiza en el estudio de un grupo de trabajadores que han sido poco estudiados en México, los trabajadores de los servicios de transporte colectivo. Un campo al que contribuyó con otro libro sobre el servicio de tranvías y camiones en la Guadalajara del cambio del siglo XIX al XX.<sup>1</sup>

El objetivo que propone el texto reseñado es mostrar cómo la historia social y política de los tranviarios, es decir, la historia de sus condiciones laborales, de sus organizaciones sindicales y de sus negociaciones con empresas y autoridades, está indisolublemente ligada con la construcción de una identidad como hombres trabajadores. Es decir, la autora demuestra que el auto reconocimiento de los tranviarios como trabajadores estuvo fincado en la construcción de una masculinidad que entrelazó su condición de clase y de género. En efecto, la masculinidad de los tranviarios se formó a partir de ciertas condiciones de su trabajo —calificación, riesgo, estatus,

<sup>1</sup> ALVIZO CARRANZA, Cristina, *Sobre rieles y ruedas: historia del transporte público en Guadalajara (1874-1954)*, Zapopan, El Colegio de Jalisco, 2020.

innovación tecnológica— ligadas al estereotipo masculino de la época —hombre productivo, proveedor, padre de familia—. Sin embargo, dicha identidad como hombres trabajadores no fue estática, sino que se modificó según las coyunturas políticas del periodo estudiado.

Al recurrir a las propuestas teórico-metodológicas de la historia laboral con perspectiva de género la autora también recurre al análisis de la corporalidad de los trabajadores y a la producción de discursos y representaciones en los que se vislumbra su masculinidad trabajadora. Alvizo Carranza utiliza las propuestas de autoras como Joan W. Scott, Ava Baron, Alice Kessler-Harris y Mara Viveros Vigoya que explican que los mundos del trabajo y el trabajo masculino y femenino adquieren particularidades específicas si se estudian con perspectiva de género. Para ello, es necesario dejar de considerar al trabajo masculino como experiencia universal, y considerarlo más bien como una experiencia particular de los mundos del trabajo, que incluye al trabajo femenino. Además, estas perspectivas muestran que el trabajo también produce y representa ideales del cuerpo de hombres y mujeres basados en las condiciones materiales del trabajo y en los ideales de la masculinidad y la feminidad de cada periodo específico que se estudia.

Con estos supuestos teóricos, la autora utilizó una metodología que le llevó a considerar a la masculinidad como identidad social y subjetiva, siempre expuesta a una constante mutación a través del tiempo, condicionada por la materialidad del trabajo, los discursos e imágenes en torno a los trabajadores y sus cuerpos, y los arreglos políticos entre autoridades locales, empresas y sindicatos. Para mostrar la construcción de esta masculinidad obrera del transporte tranviario, se consideraron tres aspectos: 1) la identificación de las dinámicas que hay detrás del equilibrio fluctuante entre el trabajo, la asociación sindical y otras esferas vitales más allá del trabajo, tales como la familia y la vida doméstica; 2) la distinción entre masculinidades hegemónicas y opositoras en las distintas coyunturas políticas por los que discurrieron los tranviarios; y 3) recuperar las trazas de las masculinidades, que muchas veces permanecen ocultas entre lo discursivo y lo social de las estructuras de poder.

Con estos principios metodológicos, Alvizo Carranza exploró una serie nutrida de fuentes diversas. En cuanto a la revisión de archivos, la

investigación se benefició de documentos administrativos públicos y eclesiásticos locales resguardados en el Archivo Histórico de Jalisco, el Archivo Municipal de Guadalajara, el Archivo de Instrumentos Públicos de Guadalajara y el Archivo de la Arquidiócesis de Guadalajara. Asimismo, se consultaron archivos federales como el Archivo General de la Nación y el Archivo Histórico del Agua. A ello se suman archivos familiares privados, bibliotecas norteamericanas y la Mapoteca Manuel Orozco y Berra. Además, se revisó una amplia gama de diarios locales editados en Jalisco y de ciudades del sur de Estados Unidos como Brownsville y El Paso. Esta documentación fue utilizada para relatar la conformación de las empresas que ofrecieron el abasto de energía eléctrica y el servicio de tranvías en Guadalajara, las organizaciones sindicales y la política laboral local y federal. Pero, además, estas fuentes tuvieron que ser leídas con una mirada muy atenta en los detalles que podrían parecer superfluos para rastrear las expresiones de la masculinidad, que no siempre se esbozan de forma explícita, sino que se encuentran en los vericuetos de los discursos y de la producción de los documentos.

Ahora bien, vale la pena destacar algunos puntos más de la obra reseñada. La operación analítica que hace converger los arreglos sindicales, políticos y empresariales que sustentaron el servicio de tranvías, la materialidad del trabajo, los discursos de los tranviarios para defender su trabajo, la corporalidad de los trabajadores y los roles masculinos en la producción de su masculinidad trabajadora es fundamental y muy ilustrativa.

La operación de los tranvías se caracterizó por su carácter público, riesgoso, por ser un trabajo especializado y calificado y porque requería fortaleza física. Alvizo Carranza destaca que estos requerimientos fueron fundamentales para la construcción de la identidad de los tranviarios como trabajadores masculinos. Por un lado, la calificación y el servicio al público contribuyeron a construir un cierto estatus del trabajador tranviario, pues debían tener habilidades de lectoescritura, conocimiento técnico en mecánica y electricidad certificado por exámenes. Por otro lado, se requería de fuerza física y de un buen estado de salud para la operación de la maquinaria, que era acreditado por pruebas médicas. Además, se trató un trabajo privilegiado, con salarios altos, con diversas posiciones jerarquizadas basadas en la complejidad técnica. El tranvía era visto como un símbolo del

progreso y como un elemento estratégico de la economía urbana, por lo que los trabajadores remarcaron su posición estratégica como base defender su trabajo y su estatus, y para negociar con autoridades y empresas. Por último, se trató de un trabajo que se realizaba en el espacio público, lo que distinguía, pues requería de un comportamiento educado y de una imagen correcta y aseada para el trato con la clientela. Estos elementos se asociaron con la construcción de la masculinidad de los tranviarios.

El servicio tranviario se caracterizó por las tensiones entre sus diversos actores: la empresa —un monopolio que pasó por varios propietarios— que electrificó el servicio a partir de 1907; las diversas autoridades locales que fluctuaron debido al tránsito del porfiriato a la posrevolución, cada una con políticas laborales propias y no siempre coincidentes; así como los trabajadores y sus organizaciones, sumidas en disputas al interior entre facciones radicales y moderadas del sector tranviario, pero ligadas al movimiento obrero de Guadalajara. Estas tensiones produjeron una constante inestabilidad en las condiciones laborales, en los salarios y en los derechos de los tranviarios. Por ello, tuvieron que luchar y reivindicar su imagen de hombres trabajadores, jefes de familia y proveedores.

Pero la autora avanza en su análisis, pues demuestra que dicha masculinidad no fue estática, sino que adquirió matices específicos en cada una de las coyunturas políticas del periodo estudiado. En cada coyuntura desplegaron masculinidades más o menos combativas, más o menos revolucionarias, más o menos negociadoras, y más o menos violentas. A saber, el fin del porfiriato, entre 1893 y 1910, momento en que se trazaron las bases de la masculinidad tranviaria. En el periodo revolucionario de 1914 a 1920, ante la inestabilidad política y económica, los tranviarios, aliados al bando constitucionalista local, expresaron una masculinidad combativa y violenta mediante paros, huelgas y hostilidades a los empresarios, los trabajadores católicos y a los otros bandos revolucionarios. Durante los años de la reconstrucción posrevolucionaria de 1920 a 1928, el gobernador de Jalisco José Guadalupe Zuno apoyó al sindicalismo rojo de los tranviarios, que contribuyó a presionar a la empresa hidroeléctrica y tranviaria para firmar un contrato laboral colectivo. La autora destaca una masculinidad basada en la combatividad revolucionaria por los derechos laborales y económicos que les correspondían como hombres proveedores de sus familias.

En el periodo de 1928 a 1934, en el que se construyó el sistema corporativo, con la intervención cada vez más importante del gobierno federal, que incorporó a las facciones moderadas y a sus líderes a las estructuras estatales de intercambio de favores. En este periodo los tranviarios se vieron debilitados ante el surgimiento del servicio de camiones y su estrategia de lucha se modificó, pues, por un lado, fueron expulsados los líderes más radicales, se recurrió menos a paros y huelgas y más a la negociación dentro de las estructuras corporativas lideradas por los líderes sindicales y el cambio generacional cambió las prioridades de los agremiados. Esta masculinidad se expresó en discursos que destacaron al hombre tranviario como un hombre ya no combativo y revolucionario, sino productivo y conciliador, que defendía sus derechos laborales y la protección de su trabajo ante el avance de los camioneros con discursos basados en la dignidad masculina y sus deberes como padres de familia.

Finalmente, la autora propone un último periodo, de 1934 a 1944, que marca la decadencia del servicio tranviario, dominado por el sindicalismo blanco y en detrimento de una debilitada y minoritaria ala radical. La empresa privada, que se encontraba en quiebra, fue entregada a los trabajadores, que fueron invitados por las autoridades locales a organizar una cooperativa que funcionó deficitariamente hasta su desaparición en 1944, ante la férrea competencia los camioneros, que además se aliaron con el gobierno local y lograron colocar a uno de sus líderes como cabeza del sindicalismo oficialista. En estos años se expresó una masculinidad tranviaria medida, en crisis y subordinada a la política laboral corporativa.

Aquí reside otro punto a destacar del texto, la consideración de cómo los cambios tecnológicos del transporte se articularon con los arreglos políticos locales. En efecto, si bien la tecnología de los automóviles demostró tener cierta eficiencia para ofrecer viajes colectivos, no fueron sólo las cualidades técnicas las que dictaron el triunfo de los camioneros sobre los tranviarios, pues el factor político sobre determinó la cuestión. El vínculo corporativo de los camioneros con el sindicalismo moderado y con el gobierno local, para bloquear los avances de los trabajadores radicales, fue clave al momento de decantar la supremacía de un sistema de transporte sobre otro.

Ahora bien, hay un elemento relevante que la autora descuida en su argumentación. Y es la historia urbana de Guadalajara. La materialidad de la ciudad y su transformación en el periodo de estudio queda desdibujada. No se profundiza en cómo las condiciones locales de la ciudad, de sus infraestructuras, el estado de sus calles y de sus servicios públicos, la distribución de nuevos y viejos barrios, la suburbanización, incidieron en los problemas a los que se enfrentó el servicio de tranvías. Si bien se indica que la ubicación de ciertas industrias y pueblos importantes en las cercanías de Guadalajara marcaron el trazo de rutas, poco se dice sobre el impacto del servicio y de sus trabajadores en la economía urbana, en la conformación de nuevos barrios suburbanos, en la creación de estrategias gubernamentales para administrar el tráfico y la circulación de transportes en la ciudad y en las ideas de los tranviarios para afrontar estos problemas.

Con todo, este libro contribuye a profundizar en los potenciales hallazgos que la historiografía de los mundos del trabajo con enfoque de género viene produciendo en años recientes, algo que resulta relevante para ampliar nuestro conocimiento de las diferencias generizadas de las experiencias del trabajo. Pero la relevancia historiográfica del texto reside también en la centralidad que otorga a los servicios del transporte y la movilidad, ámbitos laborales más allá del trabajo industrial. Aún queda mucho por escribirse sobre estos temas a escala local, pero este texto ayuda a abrir vetas de investigación y claves analíticas. En suma, el trabajo de Cristina Alvizo Carranza es una aportación relevante por su acometida por comprender el entrecruzamiento de las relaciones de clase y género en la construcción de las identidades de trabajadores masculinos y en los procesos de adopción de tecnologías aplicadas a los servicios urbanos.

**Diego Antonio Franco de los Reyes**

Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM

diego.franco@historicas.unam.mx

ORCID: 0000-0001-7361-9064