

LOS POSTERGADOS

Ernesto Jiménez Olin*

Apenas entre los 18 y los 20 años tuve una noción más clara de lo que significaba la palabra "postergados". Y digo más clara porque hasta esa edad me limitaba a saber que así nombraban en mi casa a los camiones de pasajeros que iban de la Villa de Guadalupe a Chorríto-Montaña Rusa por los rumbos de Tacubaya, y del mismo origen a la colonia Del Valle-Vía San Juan (de Letrán).

Viajar en los Postergados era un verdadero orgullo familiar. Choferes y pasajeros saludaban a mi madre cuando subíamos en cualquier unidad, modelos desvencijados y sucios con dos líneas cafés que enmarcaban otra de color dorado y que distinguían a la otrora Sociedad Cooperativa de Autotransportes Urbanos 18 de Marzo, S.C. de R.S., casi siempre para tomar rumbo a la Sucursal 17 del Nacional Monte de Piedad. Con el tiempo los saludos dis-

minuyeron, la ciudad creció y las relaciones vecinales se hicieron más distantes. Los choferes envejecieron y los pasajeros ya no vivían por el rumbo de las colonias Industrial y Vallejo, de marcadas diferencias sociales.

En algunos domingos de 1976, mi madre me obligaba a ir con ella a un galerón por los rumbos del mercado Morelos, que resultó ser el local del sindicato de la Fábrica de Loza El Ánfora, que se ubicaba justo detrás del Palacio Negro de Lecumberri, ahora pomadoso y venerable hogar del Archivo General de la Nación. Ahí se reunían entre sesenta y ochenta ancianos que en un descuido se picaban las nalgas o se hacían bromas sobre dientes, anteojos y bastones. Esos viejos eran los Postergados, un movimiento que entre 1934 y 1942 aglutinó a los choferes que habían sido despedidos por los dueños de las unidades de transporte a las que en

México llamamos camiones, por causa de defender sus derechos y pretender formar un sindicato de choferes, por lo que además fueron boletinados como "temibles agitadores y bolcheviques" por la tristemente célebre Alianza de Camioneros.

Las reuniones obedecían a la iniciativa de un Postergado que en la primera mitad de los 70 del siglo veinte se ocupaba como cartero, y que un 12 de noviembre de 1975 se dio ánimos para hablarle al presidente Luis Echeverría Álvarez, quién había invitado a la residencia oficial de Los Pinos a los trabajadores postales para celebrar su día. Pues bien, este compañero, como se decían entre ellos con orgullo sindical, le platicó al presidente lo que había sucedido en 1942 cuando la Alianza de Camioneros asaltó a sangre y fuego las instalaciones de la Cooperativa 18 de Marzo, ubicadas en la calle Leoncavallo en la colonia Vallejo, para apoderarse de la línea de camiones que ya se denominaba Gustavo A. Madero-Tacuba-Tacubaya y Anexas, destruyendo así el trabajo colectivo y convirtiéndola en los hechos en una empresa privada,

despojándolos de su patrimonio. El reclamo del Postergado ante Echeverría era que interviniera para que se hiciera una liquidación de los bienes de la cooperativa a precios del día para ser repartidos entre los Postergados sobrevivientes y sus descendientes.

Nada se logró. La experiencia de autogestión obrera sólo sirvió para enriquecer a unos cuantos de los dirigentes que olvidaron sus orígenes. Éstos se remontaban a las asambleas que los despedidos por los dueños de los camiones hicieron para establecer una iniciativa que se alimentaba del ambiente político, económico y social de finales de los años 30 del siglo pasado en México: la experiencia del cardenismo. No era casual el nombre de la Cooperativa 18 de Marzo; el general Lázaro Cárdenas, como presidente de la República, autorizó a los Postergados para recibir un crédito del Banco de Fomento Cooperativo para adquirir alrededor de 45 chasises marca GMC (General Motors Company) e iniciar una cooperativa de auto-transporte urbano en la ciudad de México.

Pero no era el paraíso obrero. La disposición del general Cárdenas era que les dieran el crédito pero no la forma de traerlos de la planta en Estados Unidos. La presión de la Alianza de Camioneros obligó a que los chasis fueran traídos rodando desde el puerto de Veracruz. Sentados en latas de manteca, los choferes postergados manejaron a la intemperie hasta la ciudad de México en un convoy que llegó a la colonia Vallejo, y en donde de inmediato se iniciaron los trabajos para habilitarlos como camiones de pasajeros. Los Postergados eran también pintores, carpinteros, herreros, electricistas, mecánicos, oficios que ejercieron cuando fueron despedidos y con los que sobrevivieron hasta la conformación de la Cooperativa.

El 28 de noviembre de 1939, la Cooperativa de Autotransportes Urbanos 18 de Marzo, S.C. de R.S., puso en operación la Línea de Camiones Gustavo A. Madero-Tacuba-Tacubaya y Anexas con 26 flamantes camiones, servidos por un chofer y su respectivo cobrador. El resto de integrantes de la cooperativa se encargó de los talleres,

la inspección de las rutas, el mantenimiento y la administración. Todo iba sobre ruedas, la vida cotidiana de la cooperativa podría haber sido como la película *Esquina baja* o *Hay lugar para das*, geniales pinturas en movimiento de Alejandro Galindo convertidas en realidad en el personaje a cargo de David Silva. Y como en las películas, la realidad termina por imponerse. La bonanza económica era tal que en apenas seis meses el presidente de la cooperativa ya traía coche nuevo y mantenía más de una casa. El mal de la corrupción se apoderó de la cooperativa camionera, la división interna campeó entre los compañeros, todo esto propiciado desde afuera por la Alianza de Camioneros.

Don Apolinar Olín Mejía, mi abuelo materno, trataba de saldar las heridas pero él mismo estaba herido como producto de dos huelgas de hambre que había protagonizado y que finalmente provocaron su muerte apenas a los cuarenta años. Era un tipo simpático, de casi dos metros de estatura, gustaba de cantar y bailar, incluso tocaba el contrabajo. Había sido chofer del licencia-

do Isidro Fabela, quien le prestó algunas motoconformadoras para realizar trabajos de aplanado en las calles de las colonias por donde pasarían las rutas de camiones de la cooperativa, particularmente en la colonia Vallejo. Tenía experiencia como *chauffeur*, que era la palabra francesa con que se daban las primeras licencias de conducir expedidas por el Ayuntamiento de la ciudad, que se le otorgó con el número 33 el 19 de noviembre de 1923, apenas cumplidos los 18 años. Con más de veinte años de chofer y con una vasta experiencia sindical, estaba siempre preocupado por los compañeros que sufrían accidentes, eran encarcelados o que morían preocupándose por sus familias. La tristeza de ver lo que había sucedido con la cooperativa, la escandalosa corrupción y el embate de la Alianza de Camioneros fueron los verdaderos males que le provocaron la muerte.

Los rastros de las historias urbanas como la de los Postergados deben recuperarse e integrarse a la memoria colectiva, para que sean revaloradas en la actualidad. En este camino puede ubicarse un importante documento de

la época de los Postergados. Se trata de un memorándum que el presidente del Partido Nacional Revolucionario (antecedente del PR) en el Distrito Federal, señor José María Dávila, envió con fecha del 14 de diciembre de 1934 al general Lázaro Cárdenas del Río, con apenas unos días en el cargo de presidente de la República. Seguramente enterado del conflicto de los Postergados con la Alianza de Camioneros, Cárdenas había solicitado un informe al jefe de su partido. El documento está clasificado con el número 512.51/3 del Fondo Cárdenas del Ramo Presidentes en el Archivo General de la Nación; su lenguaje es el de la retórica con pretensiones socialistas y populares, pero tiene datos importantes sobre el problema del transporte público en el Distrito Federal de la época.

Destaca su abierto interés por la municipalización del transporte urbano, aludiendo a la experiencia de otras ciudades en el mundo. En particular llama la atención la mención de la ciudad de Ottawa, que ya en esos tiempos había municipalizado los servicios de "corriente eléctrica y el gas combusti-



ble". Con base en el derecho de la sociedad a controlar ciertos servicios, Dávila arremete contra el carácter empresarial de la Alianza de Camioneros impulsada en 1928 por el general Álvaro Obregón, como parte de su estrategia para centralizar el gobierno del Distrito Federal en la Presidencia de la República e impedir que otras facciones revolucionarias tomaran el control de la capital del país. No baja la guardia el entonces dirigente del PNR en la ciudad de México y explica ampliamente la forma en que los patrones camioneros obtienen sus ganancias basados en la explotación de

los trabajadores y el aprovechamiento al máximo de los permisos que otorga la autoridad.

Termina su exposición retomando su condena al "pulpo monopolizador" para plantear de nuevo la municipalización del transporte urbano e invitando claramente a Cárdenas a que tome la valiente resolución. Pero el presidente de la expropiación petrolera no le hizo caso, se tardó casi cinco años en resolver el asunto de los Postergados, quienes permanecieron fieles en apoyo del general y participaron como Batallón 46 en el desfile realizado el 1 de diciembre de 1940, con motivo de la

toma de posesión de Manuel Ávila Camacho como presidente y a manera de despedida al general Cárdenas.

MEMORÁNDUM

Para el señor Presidente de la República

Asunto: Transportes urbanos.

El servicio de transportes urbanos en México ha sido y es hasta la fecha, considerado como función social imprescindible, uno de los obstáculos más grandes para el desarrollo de la ideolo-

gía colectivista a que forzosamente debe llegarse, comenzando precisamente por aquellas actividades en que se versa el interés común contra las raigambres dejadas por el régimen egoista.

Es curioso ver cómo las ciudades de México, no obstante la generalización y el avance del concepto socialista en tantos aspectos, han escapado a los más rudimentarios procedimientos que justifiquen la adopción de tal idea que, sin alardes y hasta dentro de cierta reserva en lo relativo a su publicación están adoptados y sancionados por el pueblo en países a los que frecuentemente calificamos de conservadores,



capitalistas y antisocietarios. Ejemplo claro de esta aserción es el uso y manejo de los medios urbanos de transporte —tranvías, ómnibus, taxímetros, etc.— cuya municipalización por bien público es cosa vieja y juzgada sin apelación en las ciudades más rancias de la vieja Europa y en nuestros vecinos países: Canadá y Estados Unidos.

Estudios jurídicos que datan desde principios del siglo, en que aún era rudimentario el servicio de transportación de personas, hablan ya sobre la necesidad de que su administración sea encomendada a la comunidad, representada por el Estado en sus diversos aspectos, con la tendencia muy razonable de equiparar esta fase de exigencia colectiva a muchas otras que pudieron ser antaño propias de la iniciativa privada, como el servicio de aguas, el drenaje (transporte también), los jardines, las bandas municipales de música, etc., que ahora nadie extraña sean administradas por el Estado aunque su pago corresponda hacerlo al pueblo que las disfruta y que, en relación al servicio que actualmente nos ocupa, pudieron haber sido defendidas como empresas

particulares por el aguador, el "pipero" o el músico ambulante de nuestros antepasados.

El derecho de municipalizar un servicio público, congénito al crecimiento de los centros de población, es tan indiscutible que llega a ejercerse inclusive en circunstancias en que la cosa parece una mercancía realizable en la que debería entrar la libre concurrencia de postores. Casos concretos: la corriente eléctrica y el gas combustible en Ottawa, capital de Canadá, en donde el contribuyente es accionista de la explotación de tales servicios (los más baratos del mundo) y obtiene bonificaciones en sus impuestos en relación al consumo de tales mercancías.

Y si el derecho de la sociedad ha llegado hasta estas ramas de la industria cuya propiedad privada aún consideramos intocable en nuestro país; resulta ocioso hacer hincapié en el hecho de que los transportes urbanos están considerados como función municipal hasta el extremo de que en Chicago, en Nueva York y en otras ciudades de primera importancia, los mismos taxímetros (que en México com-

pararíamos a los autos de ruleteo) pertenecen al municipio.

La Alianza de Camioneros de México, EMPRESA y hay que fijarse bien en que nos referimos a una EMPRESA, que posee y administra el servicio de camiones de la Ciudad, nació bajo los auspicios de una idea laudable del Sr. General Álvaro Obregón, quien intentó realizar un postulado revolucionario al organizar en cooperativa a los varios centenares de propietarios de camiones que, sin reglamentos, sin respeto mutuo de intereses y con grave perjuicio del servicio público y de los trabajadores, transitaban por el Distrito Federal acarreando pasajeros. Pero esta idea inicial, como es universalmente conocido, fue desvirtuándose en el transcurso del tiempo y a virtud de la creación de intereses de los más "vivos", hasta el punto de llegar a constituirse en una empresa capitalista, monopolizadora y con todas las características del "trust", que actualmente se llama injustificadamente "Alianza de Camioneros", con sus subsidiarias: Agencia de combustibles y lubricantes de la "Standard Oil Co.", Agencia de automóviles Ford de Hanso

Bus (principales accionistas del Trust), Agencia de automóviles Dodge del Sr. Díaz Lombardo, Presidente de la Empresa, Fábrica de llantas "Popo" y el eje principal para las maniobras judaicas conocido por Banco de Transportes.

Los antiguos miembros de la cooperativa que protegiera el Sr. General Obregón han desaparecido de la escena en gran número. Los adaptados supervivientes se dividen en dos categorías: un escaso número de los que consolidaron el trust y pueden, en su posición privilegiada, mangonear el negocio y disfrutar de fuertes utilidades y los más, que sólo de nombre y para evitar el pago del impuesto sobre la renta, las responsabilidades en los conflictos obreros ante los tribunales del trabajo y otras obligaciones inherentes a toda empresa capitalista, tienen los directores de la Alianza y el Banco de Transportes en calidad de mampara o de hombres de paja para dar aspecto legal y defensa jurídica a sus maniobras poco limpias y a sus pingües negocios.

Para dar una idea somera de lo que este negocio significa, entraremos a la consideración de algunas cifras:

El promedio de camiones que circulan en el Distrito Federal bajo el dominio de la Alianza es aproximadamente de TRES MIL cuyo valor intrínseco, considerando más para los nuevos y menos para los usados, es más o menos de TRES MIL pesos cada uno. Es decir, que el capital efectivo consistente en los muebles es de NUEVE MILLONES de pesos.

Los ingresos por concepto de pasajes son conservadoramente promediados de TREINTA Y CINCO pesos diarios por camión o CIENTO CINCO MIL pesos diarios que hacen \$38'352,000.00 anuales.

La distribución del ingreso diario de cada camión confesada por la parte que representa el capital es la siguiente:

35% a Choferes y Cobradores	\$12.00
Gasolina y lubricantes	9.00
Reparaciones, refacciones y llantas	3.50
Amortización del capital invertido, \$5,000.00 en tres años de duración	4.17
Gastos de administración	2.00
Suma	\$30.00
Para \$35.00 de ingreso	4.25

Es decir que, como promedio y con el antecedente de lo confesado por los propietarios de camiones y de la propia Alianza, se obtiene una utilidad líquida, sin perjuicio del capital, de \$4.28 diarios por camión o sea de \$1,562.20 anuales que en números redondos significa un 100% sobre capital invertido en el término de su amortización que se efectúa en tres años, duración del camión que ha costado \$5,000.00.

Y si el costo de los camiones nuevos, calculados a CINCO MIL pesos, no sólo se amortiza en tres años por sí solo, sino que rinde en el mismo lapso una utilidad igual a la inversión ¿cuánto más barato y fácil será para el Estado en representación de la comunidad amortizar pronto el equipo viejo actualmente existente, previa expropiación en los precios justos y cubrir los NUEVE MILLONES de pesos que su adquisición significa?

Ahora bien: el precio real y efectivo de los camiones no significa para la Alianza y para los propietarios sino una mínima parte de su precio actual, porque se ha capitalizado el valor de los PERMISOS PROVISIONALES de circulación



dados por el propio Estado y que, dentro de la más elemental ética y del derecho público, por ningún motivo puede aceptar la comunidad como valores indemnizables ya que son PRIVILEGIOS dados por ella a determinadas personas y que, lógicamente, pueden ser cancelados en cualquier momento por razones de mejoría común. El precio de estos permisos puede calcularse sabiendo que, en la mayoría de las líneas nadie vende su acción para la explotación de un camión cuyo valor no llega a \$2,000.00 por menos de \$3,000.00. ¡Tres veces más por el per-

miso del Estado para explotar la cosa, que por la cosa explotada!

Seguiremos exponiendo la actitud de la Alianza de Camioneros y sus subsidiarias para con el elemento asalariado, a reserva de hablar de sus relaciones con sus propios accionistas, los propietarios de camiones.

Prestan sus servicios a las líneas de camiones en calidad de asalariados aproximadamente CINCO individuos por cada carro: dos turnos de chofer y cobrador y uno para otros menesteres. 15,000 obreros más o menos. Los choferes perciben, según las líneas, del 20

al 25% sobre los ingresos y los cobradores el 10%. Pero aun sobre estas percepciones la empresa les escamotea una parte que consiste en la forma de liquidar las planillas (adoptadas por todas las líneas desde 1931) i.e.: Los tripulantes del camión reciben de la empresa las planillas a razón de 3 por 0.25 o sea a OCHO CENTAVOS Y UN TERCIO cada una, pero al rendir su declaración, como vienen sueltas, sólo le son recibidas al cobrador a OCHO CENTAVOS cada una, lo que significa un ingreso desleal y extraordinario para la empresa de un 4% que, deduciendo lo que ingrese en dinero efectivo, y calculando esto en una tercera parte, arroja una suma igual al 4% sobre 70,000 pesos diarios o sea \$2,800.00 diarios. Desde luego aceptamos que de esta cantidad hay que pagar la impresión de las planillas, su manejo y el desgaste de la imprenta, pero expongamos como se supone el gremio trabajador que se distribuye tal suma: Hay un convenio entre el Banco de transportes, que maneja y fija las planillas, para partir su utilidad entre él y los propietarios de camiones, pero éstos

se quejan de que jamás les ha hecho el Banco la liquidación.

(EN EL ORIGINAL QUE SE ENCUENTRA EN EL ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN FALTA UNA HOJA, LA PÁGINA 7)

...uso constante y general para todas las líneas, urbanas y foráneas, con perjuicio inicuo de los trabajadores que comprenden y emprenden la labor de sindicalización predicada por la Revolución y sus hombres. Se nos escapaba hacer ver la posibilidad de que, en vista de la inminencia del problema obrero que se plantea, la Alianza, inobligada por la carencia de los contratos colectivos, acuerde encomendar el manejo de cada camión a sus propietarios de viso, en cuyo caso, la atomización del gravísimo problema general del asalariado contra la verdadera empresa, en mil litigios de cuatro trabajadores contra cada dizque propietario, anularía toda acción que por parte de la clase laborante intentara desarrollarse lo que presentaría la paradójica situación de que los trabajadores carecían del derecho de sindicalizarse ya que, en cada caso, no podrían reunir los

veinte miembros que para un sindicato requiere la ley y llegando al absurdo de que, dentro de un gobierno absolutamente revolucionario y obrerista se creara, tolerara y apoyara un monopolio de bien definidas características que daría al traste con cuanta promesa de liberación escuchara el proletariado.

Por estas razones y otras muchas más que el deseo de no ser prolijo hace que queden por lo pronto calladas, el problema de los transportes y sus relaciones con la masa obrera ofrece la ingente necesidad de resolver la siguiente disyuntiva:

O se retrotrae el desusado método de la libre competencia permitiendo a cada propietario de camión su explotación personal, libre del pulpo monopolizador que lo ha ido enredando en sus tentáculos; originando con tal procedimiento una anarquía inexplicable en el servicio a la comunidad y arruinando en definitiva a los propietarios y los asalariados de cada vehículo o se llega a la resolución valerosa, social, moderna, aceptada por los países en que el tránsito es más nutrido que el nuestro y por tanto con más experiencia, de

MUNICIPALIZAR el servicio de transporte de personas en autocamiones, adquiriendo el Estado por el conducto respectivo la propiedad, mediante indemnización por el valor de lo adquirido, de los tres mil camiones en servicio y encomendando su administración a un organismo más eficiente, desposeído del deseo de medro personal implícito en cada empresa privada y constituido en forma tan fácil como la actual de servicios análogos en ésta y en otras ciudades del mundo.

Estamos seguros que, afrontando valientemente la resolución de este problema; no obstante los intereses creados a su alrededor, la potencia pecuniaria de la empresa, sus relaciones personales y otras muchas razones que significan obstáculos en su realización, no sólo quedará resuelto el problema obrero que se plantea, sino que se conseguirán las siguientes ventajas para la comunidad: abaratamiento de los pasajes, estandarización de los vehículos, uniformidad en el servicio, aumento de salarios a los trabajadores del mismo, ingreso de cuantía para el erario, control gubernamental estratégico sobre



uno de los más importantes servicios modernos, destrucción de un monopolio, ejemplo a las demás entidades y tantas más que llenaríamos planas enumerándolas; aparte de la posibilidad de llegar a un grado tal de eficiencia, confort y baratura en el traslado de las personas, que se desplazaría o entregaría espontáneamente a manos obreras la poderosa compañía de tranvías para ser explotada como lo requiere la importancia actual de la ciudad y no bajo los anticuados y miserables medios empleados por sus directores.

Con gusto, señor Presidente, podré ampliar a usted cualesquiera informaciones que le parezcan confusas o deficientes en el presente memorándum y aceptaré desinteresadamente sus órdenes si desea comisionarme para un más profundo, completo y detallado estudio de tan interesante problema.

Con respeto:

México, D.F.,

a 14 de diciembre de 1934.

José María Dávila

Presidente del Comité del P.N.R.

en el Distrito Federal.

* Historiador.