

Desarrollo, movilidad y economía social en Baja California: cooperativas de transporte (1930-1960)

Development, Mobility and Social Economy in Baja California: Transportation Cooperatives (1930-1960)

Jesús Méndez-Reyes

Universidad Autónoma de Baja California, Baja California, México,

Email: jmreyes@uabc.edu.mx

Resumen. El transporte es soporte del desarrollo económico. Los poblados fronterizos del norte de México registraron crecimiento demográfico y económico durante el segundo tercio del siglo XX. Los sectores productivos se ensancharon por la llegada de población, el retorno de mexicanos de Estados Unidos, así como por el reparto agrario, la segunda guerra mundial y el programa bracero. El artículo analiza y describe la formación de cooperativas de transporte en Baja California entre 1930 y 1960, vincula el transporte y la movilidad de pasajeros al desarrollo local y explica cómo se ajustó la economía, el empleo y el cooperativismo. Las fuentes documentales proceden del Archivo General de la Nación, se analizan con el método histórico y dentro del marco conceptual de la economía social y la historia económica. Se concluye que la incorporación de cooperativas en la región, específicamente las de transportistas, resolvió la movilidad de pasajeros, mercancías, menaje y correo, además de proporcionar empleos directamente desde las empresas sociales.

Palabras clave: economía social; cooperativismo; transporte; desarrollo.

Abstract. Transportation is the support of economic development. The border towns of northern Mexico registered demographic and economic growth during the second third of the 20th century. The productive sectors were widened by the arrival of population, the return of Mexicans from the United States, as well as by the agrarian distribution, the Second World War and the bracero program. The article analyzes and describes the formation of transport cooperatives in Baja California between 1930 and 1960, links transport and passenger mobility to local development and explains how the economy, employment and cooperativism were adjusted. The documentary sources come from the General Archive of the Nation, are analyzed with the historical method and within the conceptual framework of social economics and economic history. It is concluded that the incorporation of co-operatives in the region, specifically those of carriers, solved the mobility of passengers, goods, household goods and mail, as well as provided jobs directly from social enterprises.

Key words: social economics; cooperativism; transport; development.

JEL: N76; O18; R40.

Fecha de recepción: 16 de enero de 2017. Fecha de aceptación: 26 de julio de 2017.

INTRODUCCIÓN

Durante la colonización del septentrión novohispano y la explotación y comercialización de recursos y riquezas del noroeste mexicano se utilizaron las antiguas sendas misionales, las brechas de traslado de ganado y los caminos de herradura. El dinamismo posterior a la fiebre de oro (1848-1850) evidenció la escasez de buenos caminos y medios de transporte que facilitarían movilidad a la población y el traslado de sus productos. El recorrido de los 1 727 kilómetros cuadrados de superficie de Baja California –como se denomina a lo largo del texto, para evitar confusiones con sus distintos nombres: Distrito Norte de la Baja California (1888), Territorio Federal (1931) y como estado federado de la república mexicana (1952)– fueron un reto para la edificación de caminos que la integraran al mercado nacional.

La vía marítima fue la alternativa viable para el trasiego de pasajeros, tesoros naturales y bienes exportables. Las embarcaciones a vapor podían transitar hacia el mar de Cortés y el Pacífico mexicano o internarse más allá del horizonte rumbo a los mercados asiáticos, sudamericanos o el ártico canadiense. Asimismo, fue preciso atender el trazado y mejora de caminos en el interior de la península o proyectar vías férreas que conectaran con Sonora, Arizona y los ferrocarriles que desde California movilizaban minerales industriales hacia Albuquerque y el este de la Unión Americana. Paradójicamente, cuando México perdió la Alta California –y buena parte del territorio nacional en 1848–, resultó más fácil para la población comerciar con el vecino país del norte que con los estados del macizo continental o la lejana capital del país.

La historiografía sobre Baja California describe que iniciado el siglo xx se dio impulso a la inversión extranjera directa y al embrionario emprendimiento local de la península, ya fuese para la explotación de yacimientos de oro, plata, cobre, carbón, ónix, talco, madera y minerales industriales, o bien para la comercialización de productos agrícolas y pesqueros con destino al mercado local y el de exportación. Conforme a ello, la edificación de caminos y el uso de transporte para trasiego de bienes y personas fue un asunto de primer orden. ¿Quiénes ofrecieron esta alternativa de

movilidad? ¿Cómo contribuyó el transporte a apuntalar el desarrollo de la región?

Por otro lado, la creación de nuevos asentamientos a lo largo de la franja fronteriza vinculó a los actores sociales de México y Estados Unidos con los comerciantes y los ministros de culto, además de complementar las actividades del mercado laboral y de servicios. Por ejemplo, durante la primera guerra mundial y la promulgación de la ley estadounidense de defensa nacional, se elevó el número de efectivos del ejército regular y la guardia nacional, pero al mismo tiempo se abrió la puerta a trabajadores mexicanos para contratarse en los campos agrícolas, la industria y la minería. Del lado mexicano, productos como el algodón, los forrajes y la carne vacuna transformaron Mexicali –la capital de Baja California a partir de 1915– y Valle Imperial, en California, cuyos intermediarios enviaron las mercaderías hacia la costa este de Estados Unidos o hasta Europa.

Del mismo modo se fundaron negocios de carácter binacional, se diversificaron actividades comerciales y lúdicas, se ofrecieron servicios bancarios, de seguros, de agua potable, electricidad y construcción de carreteras por donde transitaban los vecinos de Sonora, Arizona, Baja California y California. El medio de transporte elegido en aquel decenio fue el automóvil particular o de alquiler, y comenzó la discusión sobre el uso de vehículos de carga o las líneas de transporte concesionadas.

Las comunicaciones –camino, calzadas, puentes, avenidas– estuvieron entre las preocupaciones de los gobiernos posrevolucionarios, al tiempo que se recuperaba buena parte del sistema ferroviario. Por ejemplo, en las postrimerías de la presidencia del general Álvaro Obregón (1920-1924) se proyectó el trazado de una vía férrea entre Mexicali y el puerto de San Luis Gonzaga, en el golfo de California (Kerig, 2001, p. 187), mientras el gobierno de Baja California construyó infraestructura vial entre San Diego, Tijuana y Ensenada con recursos fiscales generados por los visitantes extranjeros.

Se trataba en su mayoría de turistas provenientes de Estados Unidos que asistían a los casinos, la plaza de toros, los centros de esparcimiento para el público adulto, sin faltar la visita de familias méxicoestadunidenses y de empresarios en los restaurantes y balnearios de Agua Caliente en Tijuana, el hotel Playa de Ensenada, el hotel Rosarito Beach –que sigue funcionando en la actualidad– y otros establecimientos frecuentados por productores, actores y técnicos de la industria filmica de Hollywood en el decenio de los locos veinte. ¿Qué tipo de vehículos y empresas ofrecieron la movilidad a aquella población? ¿Existía transporte público para atender a la población local? ¿Quiénes conducían los automotores?

El propósito de este trabajo es examinar la creación de cooperativas de transporte en Baja California y su desempeño entre las décadas de 1930

y 1960, vincular el transporte y la movilidad de pasajeros con el desarrollo local en los poblados de Tijuana, Mexicali y Ensenada, así como señalar algunas de las rutas que utilizaron los transportistas al construirse caminos rurales, carreteras federales y avenidas en los centros urbanos.

La hipótesis de trabajo se ciñó a la participación de los actores sociales con escasas oportunidades de trabajo convertidos en choferes, que formaron cooperativas para atender la movilidad de pasajeros y mercancías. En este sentido, las sociedades cooperativas de transporte fueron una opción de empleo para los antiguos pobladores de Baja California, los expatriados afectados por la primera guerra mundial y la Gran Depresión, así como emigrantes de diversas zonas de México atraídos por la promesa del reparto de tierra, braceros tentados por los programas de subcontratación de mano de obra en los campos agrícolas de Estados Unidos y quienes decidieron establecerse en los poblados fronterizos por otras razones.

Las cooperativas en general se insertan en el tercer sector de la economía, también llamado de la *economía social y solidaria*, según lo rubricó la Organización Mundial del Trabajo en el año 2009. En este artículo sobre cooperativas de transporte se entiende por economía social el esfuerzo de una comunidad organizada para posibilitar trabajo, producción o prestación de servicios a sus asociados y a su entorno (Elgue, 2014, p. 22), así como el conjunto de actividades económicas de una sociedad de personas que buscan democracia económica asociada a la utilidad (Cattani, Coraggio y Laville, 2009, pp. 163-176).

Es menester mencionar que las fuentes documentales con que se reconstruye el relato de las cooperativas de Baja California han sido poco utilizadas y que provienen del fondo Registro Cooperativo Nacional (en adelante RCN), sito en el Archivo General de la Nación de México (en adelante AGN). En esta ocasión se abordan sólo tres de ellas desde la economía social y solidaria y el método histórico económico para el análisis y la interpretación. Se ha elegido la Sociedad Cooperativa de Permisarios de Transporte de Pasajeros, la Sociedad Cooperativa Maya de Transporte de Pasajeros y Servicio Mixto, y la Sociedad Cooperativa de Transportes de Ensenada. El motivo principal de esta elección ha sido la temporalidad en que fueron fundadas y el hecho de que fueron las primeras cooperativas de transporte en Baja California en ser registradas ante la Secretaría de Economía, así como para dar una idea de su operación en los poblados más importantes de la entidad en aquellos momentos: Tijuana, Mexicali y Ensenada.

La reconstrucción histórica del proceso de fundación y el desempeño de las cooperativas de transporte estuvieron relacionados con dificultades de índole social y económica como la Gran Depresión, la repatriación de mexicanos de Estados Unidos, la segunda guerra mundial, el programa

bracero, así como la demanda de empleo en aquellas localidades del norte de México. Asimismo, se registraron cambios demográficos por la política de reparto agrario, la migración de connacionales del centro y sur al norte del país además del tránsito de Baja California al convertirse en entidad federativa en 1952. Frente a este proceso histórico, la economía social marcó un derrotero en la vida cotidiana de las comunidades fronterizas mediante la organización de cooperativas, entre otras, las de transporte.

EL DESARROLLO ECONÓMICO Y EL TRANSPORTE

De acuerdo con Chías, Reséndiz y García (2010, pp. 306-307), en relación con la movilidad de personas y mercancías, el subsector transporte constituye “el soporte fundamental de la organización de las actividades económicas y de la fuerza de trabajo en el espacio nacional, [además de] la concentración y dispersión de infraestructura, equipamiento y servicio” para el desarrollo de una región.

En México, la agroindustria desarrollada entre las décadas de 1920 y 1930 definió en buena medida las economías regionales del norte del país. La peana del proceso se sostuvo con puntales de índole endógena y exógena, por ejemplo, la irrupción de nueva tecnología, la organización productiva y gerencial de la clase empresarial, así como la intervención pública en grandes proyectos como la irrigación y el financiamiento estatal. Este hecho concatenó economías de escala que fomentaron las comunicaciones y el transporte.

El sector primario se benefició con la demanda internacional previa a la Gran Depresión por la venta de mercancías de alto valor de mercado como el algodón, que forjó “tejidos productivos de larga duración en Baja California, Sonora, Chihuahua, Tamaulipas y la región de La Laguna” (Carrillo, 2013, p. 13). Mexicali y luego las zonas rurales de Ensenada y Tecate fueron parte de aquel envión sin descuidar otros sectores boyantes como el turismo, sobre todo en Tijuana.

Las actividades en ambos sectores económicos estimularon el desarrollo de la porción norte de la península de Baja California, sobre todo durante la administración política del general Abelardo Luján Rodríguez (1923-1929), político y hombre de negocios, quien fundó numerosas empresas asociado con inversionistas mexicanos y extranjeros.¹ Igualmente

¹ Entre otras empresas en las que participó Abelardo L. Rodríguez destacaron la empresa agrícola El Alamar, la Productora de Vinos y Hielo de Mexicali, la Nacional de Productos Marinos, y la administración de la Compañía Mexicana del Agua Caliente, el Alhambra Club del francés Hipólito Poite (Gómez, 2002, pp. 112-126).

se construyeron caminos, se favoreció la creación de cooperativas de toda índole en la región y hubo cambios en el empleo y la organización social. Puede afirmarse que los cambios en la economía de la región afianzaron las bases para el progreso de los siguientes 30 años.

Sin embargo, no puede desestimarse el caos generado por el *crack* de 1929 en la franja fronteriza del norte mexicano y el fin de la ley seca en Estados Unidos (1933). En el primer caso, el vecino país del norte expulsó a numerosos trabajadores –500 000 repatriados y 25 trenes con mexicanos deportados de Los Ángeles, California (León-Portilla y Piñera, 2010, p. 148)– y, en el segundo, se cerraron numerosos expendios y negocios en Baja California que atendían al turismo, sobre todo a los paseantes de la industria filmica californiana y a los amantes de la francachela y los placeres arriesgados (Schantz, 2011).

Aquel extenso público arribaba a la región en automóvil propio, vehículos de alquiler o por avioneta, también en carruajes arrastrados por caballos, aunque en estos era mucho mayor el tiempo de recorrido. El traslado se agilizó por la mejora de los caminos de San Diego hacia Tijuana, el uso de vehículos con espacio para más de seis personas, amén de la supresión de cobros en la aduana (Núñez, 2017). Dicha medida fue aprovechada por los nacionales para adquirir también automóviles y cruzar a Estados Unidos por trabajo, comercio, servicios religiosos o turismo.

En este escenario se favoreció la organización de gremios, sindicatos y cooperativas de todo tipo, que incluyó a los choferes de autos de alquiler (taxis, *remises*, autobuses, camiones) y a los dueños con unidades propias dispuestos a atender la demanda de transporte de carga y de pasajeros. El proceso se mejoró con la construcción de caminos, la puesta en marcha de franquicias especiales de importación y una zona de perímetros libres que aceleró el comercio y la importación de vehículos y combustibles a precios bajos; además estimuló la aparición de pequeñas empresas y cooperativas dedicadas a la venta de combustible, almacenes de refacciones, lubricantes y neumáticos, talleres de servicio, hojalatería y pintura que ensanchó el llamado sector terciario de la economía.

Durante la presidencia de Plutarco Elías Calles (1924-1928) se creó la Comisión Nacional de Caminos el 30 de marzo de 1925, que poco tiempo después cambió su nombre a Dirección General de Caminos bajo la égida de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. El propósito era identificar las rutas carreteras que beneficiaran mayormente al país a costos aceptables para la inversión pública y privada, además de proseguir las iniciadas con antelación como la vía México-Puebla, Iguala-Acapulco, México-Pachuca y extender esta última hacia Estados Unidos vía Nuevo Laredo.

La red de caminos concebida por Elías Calles proyectó la movilidad comercial y de viajeros al “construir y reconstruir 10 000 kilómetros” de vías, financiadas con el impuesto a la gasolina, entre tres y seis centavos por litro, y en menor medida con el impuesto a los cigarrillos (Gruel, 2015, pp. 3-4). A la postre, los presidentes Lázaro Cárdenas del Río (1934-1940), Manuel Ávila Camacho (1940-1946) y Miguel Alemán Valdés (1946-1952) ampliaron la construcción de carreteras con la consigna inicial del proyecto: avanzar de oriente a poniente de la república –a diferencia del trazado de las líneas férreas, de sur a norte– para favorecer la integración del mercado interno. Además, enlazar vía terrestre las regiones limítrofes al océano Atlántico y el Golfo de México, con las del océano Pacífico y el golfo de California.

Según Bess (2014), cuando se analiza la política económica de corte nacionalista de mitad del siglo XX, se debe poner atención a los subsidios otorgados a los constructores que allanaron trámites burocráticos para organizar empresas privadas dedicadas al trazado, reparación o ensanchamiento de autopistas en el país. Por su parte Mijares (2015) sugiere revisar también el papel de los políticos empresarios que aprovecharon la coyuntura de comunicaciones en el país, como el caso de Juan Andrew Almazán, quien fundó la Compañía Constructora Anáhuac y la Compañía Acapulco.

En Baja California, años después, la estrategia para financiar el trazado y hechura de caminos fue la emisión de bonos públicos –conocidos como Bonos de Caminos de los Estados Unidos Mexicanos– respaldados por el Banco de México, la Nacional Financiera y, posteriormente, el Banco Hipotecario Urbano y de Obras Públicas.

Aquella inversión favoreció a buena parte del país, incluida la península de Baja California, que, en septiembre de 1947, fue beneficiada por un decreto del Congreso de la Unión que autorizaba una línea de crédito hasta por 1 708 000 pesos, contratada con dicho banco hipotecario. Administrativamente el Territorio Norte dependía del gobierno federal, por lo que el propio presidente Miguel Alemán solicitó el crédito y la apertura de un fideicomiso para asegurar el reembolso a la institución bancaria. La garantía del reintegro incluyó la recaudación de impuestos a los propietarios de inmuebles frente a las calles que se pavimentaran, además decomisar las participaciones fiscales que correspondían a Baja California por impuestos federales sobre consumo de gasolina, producción de cerveza, pesca, buceo y similares (AGN, Presidentes, Miguel Alemán Valdés, caja 701, exp. 601.1, fs. 149-165).

Como ocurrió en el resto de México, “el modelo urbano industrial” del siglo XX se organizó más por la competencia económica que por la complementariedad interregional (Chías et al., 2010, p. 308), de modo que

la red de transporte terrestre nacional aletargó el desarrollo de algunas zonas del país en beneficio de las cercanas a la capital del país o a los grandes centros industriales. En el caso de la frontera norte, los perímetros y zonas libres atenuaron el impacto del desarrollo desigual muy avanzada la década de 1940, pues a pesar de la vecindad con Estados Unidos, las diferencias salariales y de desarrollo humano fueron una constante. La condición “fronteriza” incluye el permanente contacto “entre dos grupos de personas desemejantes y que se piensan diferentes de los del otro grupo” (Taylor, 2007, p. 258).

No obstante, al avanzar el siglo XX, ambas comunidades procuraron negociar conflictos, resolver carencias y saltar obstáculos como la escasez de mano de obra en los sectores agropecuario, de construcción e incluso de comunicaciones, como el tendido eléctrico y la atención telefónica (Méndez, 2013) o el ferrocarril San Diego-Arizona y su subsidiario, el Tijuana-Tecate, que empleó entre “60 y 70 por ciento de la mano de obra” nacional frente al restante 30% que incluía “estadunidenses, asiáticos, indoasiáticos, griegos e indígenas” (Spears, Heath y Aceves, 2015, p. 119).

En los años posteriores a la Gran Depresión aquella fuerza laboral se notó también en el servicio de transporte y movilidad, en taxis, *remises* y vehículos de alquiler para el gran público, de la misma forma que en talleres mecánicos, expendios de venta de neumáticos, combustible y lubricantes. ¿Quiénes proporcionaban empleo, empresas privadas o sociales? Ambos tipos de sociedades mercantiles lo hacían, y entre las segundas destacaban las cooperativas.

El cooperativismo ha sido parte del desarrollo económico y social de México y por extensión de Baja California, de manera que las sociedades cooperativas son objeto de investigación de la historia económica. Esta se entiende como la reconstrucción, análisis e interpretación de los hechos y las vicisitudes económicas a escala individual o colectiva (Cipolla, 1991, p. 15), y que explica de manera sistemática los fenómenos sociales en el largo plazo (Tortella, 1986, pp. 2-3), como las crisis, el desempleo, el progreso, la movilidad y el transporte.

LAS SOCIEDADES COOPERATIVAS EN BAJA CALIFORNIA

La ley general de sociedades cooperativas de febrero de 1925 impulsó en México la organización de cooperativas agrícolas, pesqueras, mineras y de servicios. Aquella reglamentación fue el cimiento de diversas unidades de economía social en los siguientes años y sirvió de paliativo a la población que experimentó los estragos de la Gran Depresión en el país y el noroeste. Ese acontecimiento internacional “redefinió el papel del Estado

en la sociedad y en la economía [...] No es casual que hayan surgido diversos programas de protección social en Europa y en otras regiones [que afectaron] la forma de operar del gobierno y el surgimiento de numerosas instituciones económicas y sociales” (Cárdenas, 2015, p. 403).

De ahí que el sector servicios en su carácter público sea “la actividad u organización del Estado que, bajo su control, tiene por objeto la satisfacción de una necesidad colectiva en forma continua, regular, obligatoria, imparcial y desinteresada. [Estos servicios] se prestan en el mercado, son de pago y suelen cubrir sus costos de funcionamiento”, como el transporte, el correo o el suministro de agua (García, 2016, p. 94). Dicho sector también puede ser concesionado a particulares, a empresas mercantiles o a empresas sociales, como las cooperativas.

La primera etapa del cooperativismo en Baja California puede identificarse entre los años de 1925 y 1933. Se desplegó como doctrina y acción de trabajo con intentos fallidos debido a la falta de claridad en la acción mutualista y cooperativa, a la ausencia de instrucción acerca de los valores propios del movimiento y sobre cómo llevar el seguimiento de las asambleas o la elección de la mesa directiva y las comisiones. Se puede caracterizar una segunda etapa entre 1934 y 1956, tanto por el número de cooperativas registradas y los sectores productivos en que se desarrollaron como por los resultados que ofrecieron, entre otros, contribuir a generar empleo y atender asuntos sociales en momentos problemáticos como la segunda guerra mundial y el aumento demográfico.

Las exiguas cooperativas del primer momento se guiaron por la legislación federal, pero en la práctica buscaron el amparo de las leyes locales. En la segunda etapa del cooperativismo, la Secretaría de Economía Nacional proveyó a las cooperativas de seguridad jurídica, normatividad, ventajas fiscales y oportunidad de empaparse del sistema cooperativo, de sus principios y valores con literatura especializada y cursos impartidos en las propias instalaciones de aquellas. El apoyo gubernamental a las cooperativas fue tal, que varias sociedades mercantiles cambiaron su carácter de empresas a sociedades en comandita o cooperativas, para aprovechar la exclusividad que la ley otorgó a las unidades de economía social para explotar abulón y langosta –en el caso de las de pescadores– o beneficiarse de las prerrogativas para importar insumos de Estados Unidos y aprovechar el sistema aduanal preferente.

Las cooperativas de las décadas siguientes –que ya no son parte de este trabajo– vivieron un ciclo de auge, sobre todo las de pescadores, hasta que el cambio de política económica las dejó fuera del mercado y su deuda con el Banco de Fomento Cooperativo las asfixió. Al constituirse alguna cooperativa en México, la inscripción debía realizarse en la notaría pública y luego ante el Registro Cooperativo Nacional en la capital del país. Este

otorgaba un número de registro progresivo a la cooperativa aprobada y llevaba el control y la correspondencia oficial a lo largo de su existencia.

El Registro Cooperativo Nacional dependía de la Secretaría de Economía, pero los conflictos los atendía el Departamento del Trabajo que a partir del 31 de diciembre de 1940 cambió su nombre a Departamento Autónomo del Trabajo y luego se denominó Secretaría de Trabajo y Previsión Social; sus administradores organizaron las cooperativas por sus funciones y oferta de bienes o servicios: sociedades de producción, de consumo y pesqueras. Las cooperativas de transportistas se ubicaron en el rubro de producción.

Las fuentes documentales consultadas en el Archivo General de la Nación siguen aquella lógica, aunque dispuestas por entidad federativa y confundiendo, en ocasiones, el Distrito Sur y el Distrito Norte de la península. Un segundo criterio fue el número progresivo de registro asignado a cada cooperativa por la agencia federal. Como se mencionó anteriormente, en este artículo se describen tres cooperativas de transporte: una de Tijuana, otra de Mexicali y otra de Ensenada, en primer lugar, por el orden cronológico en que fueron apareciendo, así como por ser representativas de los poblados –luego ciudades– que registraron alto crecimiento demográfico en el segundo tercio del siglo XX. Por supuesto se fundaron otras cooperativas que compartieron destinos y rutas en Baja California y más tarde extendieron sus recorridos hacia Baja California Sur, Sonora y la Ciudad de México, pero no son parte de esta investigación

Como se ha relatado, los transportistas y choferes de Baja California estuvieron organizados en gremios desde el primer lustro de 1920. En primer lugar, para aprovechar las concesiones federales otorgadas a los operadores en las rutas Tijuana-Ensenada, Tijuana-Mexicali, Línea Internacional (México-Estados Unidos) rumbo al Hipódromo de Tijuana y la presa Rodríguez con puntos intermedios dentro de las colonias entre uno y otro lugar. En segundo lugar, para enfrentar la competencia de empresas y conductores estadounidenses que trasladaban turistas a Baja California o prestaban servicio de carga hacia México. Según Núñez (2017), en 1927 circulaban 214 unidades de automóviles de pasajeros en Tijuana y 136 en el puerto de Ensenada, y se movilizaron ese mismo año en Tijuana más de 3 300 pasajeros diarios y 156 toneladas de carga al día.

Durante la investigación no se encontraron cifras para otros poblados o datos conexos que permitan comparar la movilidad en una serie numérica de largo plazo; empero puede deducirse que aquellas cantidades no fueron despreciables y que el servicio de transporte fue al alza en el siguiente decenio por las razones que se explican a continuación. Las notas periodísticas mencionan –sin referir el número exacto– que en pocos años se duplicó el parque vehicular en Mexicali y Tijuana, de modo que para

1937 fue necesario reglamentar el servicio de carga y de pasajeros, hacer público el reglamento de tránsito para advertir sobre el tipo de multas al que se harían acreedores los conductores particulares y los choferes a quienes se concesionó el servicio público.

No obstante, en las fuentes de archivo hay información relevante para conjeturar sobre el crecimiento del sector transporte. Por ejemplo, se menciona la creación de distintas ligas y uniones de choferes, conflictos entre las centrales obreras local y federal a las que estaban adscritos los gremios y sindicatos, así como discusiones sobre la competencia con las cooperativas de transporte. Hay que mencionar que en la década de 1930 se vivió la efervescencia de agrupaciones sindicales y uniones obreras como la Unión de Empleados Mexicanos de Ferrocarril, el Sindicato de Ferrocarrileros del Ferrocarril Tijuana-Tecate, la Federación Regional de Obreros y Campesinos de Baja California, el Sindicato de Obreros y el Sindicato de Empleados de Comercio (Spears et al., 2015, pp. 230-231).

Es decir, el crecimiento demográfico y la oferta laboral, en los diferentes sectores económicos, pusieron a Baja California en la mira de las políticas gubernamentales de orden federal, y como fue común durante la presidencia de Lázaro Cárdenas, los operarios de la región se organizaron para defender sus intereses. En el norte de la península aparecieron el Sindicato de Trabajadores del Campo Agustín Olachea de Maneadero, el Sindicato de Empresa de los Trabajadores y Empleados de la Compañía de Productos Marinos, el Sindicato de Obreros y Distribuidores de Agua de la Baja California, el Sindicato de Trabajadores de la Compañía de Terrenos y Aguas de la Baja California, S. A., Librado Rivera, el Sindicato de Trabajadores de la Compañía Eléctrica y Telefónica Fronteriza, y el Sindicato Mexicano de Acarreos y Transportes en Mexicali.

En este escenario conviene preguntarse cómo se insertaron las sociedades cooperativas o por qué se fundaron si existían empresas mercantiles que atendieran el mercado. La explicación tiene dos razones o momentos para buscar alternativas de empleo. El auge económico de la década de 1920 cierra con la llamada Gran Depresión, que golpeó a la economía estadounidense y expulsó del campo, de las fábricas y de los condados a un número considerable de trabajadores mexicanos con la venia del gobierno de Estados Unidos.

La demanda de trabajo del lado mexicano se potenció y la región fue testigo de la repatriación de familias completas, individuos solos, ancianos y sobre todo niños, lo que generó actitudes grotescas y percepción negativa de los paisanos provenientes del vecino país. Hubo “franco rechazo, pavor, precaución, oposición y abandono” sobre quienes volvieron a sus lugares de origen en México y los connacionales en la frontera que “por hablar un poco de inglés y vestir ropa americana” se consideraban extran-

jeros. Además, algunos repatriados mostraron “actitudes de superioridad y menosprecio hacia México” (Alanís, 2015, pp. 25-28), con lo que más tarde el rechazo a los pachucos y pochos se hizo patente.

La segunda razón para optar por la economía social y la fundación de cooperativas fue el fin de la ley seca de Estados Unidos y una campaña mexicana de moralización que canceló los establecimientos donde se ofrecían juegos de azar, apuestas y negocios de entretenimiento. Según Irigoyen (1935, t. I, p. 59), la ley seca multiplicó por cuatro la población de Tijuana y los periódicos locales describían como grave el desempleo en Tijuana y Ensenada entre los años de 1932 y 1934.

En respuesta, el presidente de la república, Abelardo L. Rodríguez, decretó la creación de perímetros libres para Baja California en agosto de 1933. La medida buscó paliar la carencia de bienes intermedios, favorecer el comercio y que los precios locales registraran ajustes a la baja aun cuando se pagaran en dólares. Aquella política comercial impulsó también la compraventa de máquinas herramienta para el sector agropecuario y automotores para el servicio público y de carga. El automóvil propio era un lujo, por lo que se utilizaban taxis y autos de alquiler que no podía pagar la mayoría de los trabajadores y residentes. La formación de cooperativas de transporte emergió como una opción para resolver una carencia de mercado, favorecer a la comunidad y posibilitar fuentes de trabajo, esto es, el fin primordial de la economía social y solidaria.

LAS COOPERATIVAS DE PERMISIONARIOS DE TRANSPORTE EN BAJA CALIFORNIA

Lázaro Cárdenas asumió la presidencia del país en diciembre de 1934 y puso en marcha una serie de reformas nacionales que afectaron la educación, la tenencia de la tierra, el sector agroindustrial, los sindicatos y las organizaciones obreras. En la frontera norte, el titular del poder ejecutivo decidió extender las franquicias para la importación de numerosos bienes –en consonancia con el decreto de perímetros libres de su antecesor–, pero también apoyó la mexicanización de los poblados, como solicitaban algunos de sus simpatizantes y los asesores enviados a la región en esos años.

Entre los productos que lograron introducirse a Baja California libres de gravamen o reducida tasa impositiva, destacaron los vehículos automotores, la maquinaria agrícola, las plantas de luz y la gasolina. Tales medidas de política comercial incrementaron la adquisición y tránsito de automóviles y unidades para el transporte de alquiler ofrecido por empresas privadas y las cooperativas. En los siguientes años, el trazado y edificación

de nuevos caminos absorbió mano de obra y mejoró las expectativas de la economía familiar. Por su parte, la puesta en marcha de transporte público concesionado propició la apertura de establecimientos de venta de gasolina, refacciones, neumáticos y lubricantes, además de talleres mecánicos y los famosos *yonques* –solares con deshechos de automotores– que son parte del paisaje fronterizo aún en la actualidad.

La transformación de los poblados y el paisaje de Baja California se acompañaron con la reforma agraria que afectó extensas posesiones de compañías extranjeras que seguían operando en el territorio, como la Colorado River Land Company, así como la expropiación del Casino de Agua Caliente y la puesta en marcha del programa bracero. Todas esas medidas incentivaron la llegada de más población a la región, sobre todo por la promesa de entrega de tierras, colonizar parajes poco poblados y evitar que Estados Unidos pretendiera adueñarse de mayor territorio o montar una base naval al estallar la segunda guerra mundial.

La conflagración del momento impulsó los sectores productivos en la frontera, principalmente el sector agropecuario de Valle de Mexicali, en Baja California y Valle Imperial, en California. Al mismo tiempo estimuló otros sectores de la economía como el transporte de carga y el de pasajeros, servicio que proporcionaban empresarios mexicanos y al que se sumaron las cooperativas de permisionarios.

En el apartado anterior se mencionó que el cooperativismo experimentó un momento de fertilidad entre las décadas de 1930 y 1960. En efecto, la creación de sociedades cooperativas de consumo, producción y pesqueras las vinculó con la actividad económica y el desarrollo de la región en aquellos años. En este sentido las cooperativas de transporte participaron del dinamismo del momento y se han elegido tres del Registro Cooperativo Nacional: la Sociedad Cooperativa de Permisionarios de Transporte de Pasajeros de Tijuana, la Sociedad Cooperativa Maya de Transportes de Pasajeros y Servicio Mixto de Mexicali y la Sociedad Cooperativa de Transporte de Pasajeros de Ensenada. La razón principal es la temporalidad en que aparecen, acorde con los planteamientos anteriores de escasa oferta laboral y la operatividad de la economía social y solidaria; además son muestrario del crecimiento demográfico en los principales poblados que buscan solucionar problemas de la comunidad como la movilidad en la región y ofrecer alternativas de empleo a la población local o a los migrantes.

Igualmente, se indicó que el estudio de la documentación de archivo y su interpretación tienen como sustento el método histórico, mientras que el vector teórico utilizado para el análisis refiere la economía social y solidaria que incluye las mutualidades, las cooperativas y los emprendimientos asociativos de una comunidad en desventaja, o bien alude a la escasa

oferta de bienes y servicios que aseguren el desarrollo de la colectividad. Cabe señalar que la información de archivo para cada cooperativa elegida va más allá del límite temporal de este artículo, por lo que se procuró ceñirse a la conversión de Baja California de territorio federal a entidad federativa (1952) y a la administración gubernamental de Braulio Maldonado (1952-1958), quien consintió la invasión de terrenos por parte de los agraristas del Partido Revolucionario Institucional, reprimió a la prensa libre y a sus opositores políticos del Partido Acción Nacional, favoreció el corporativismo de sindicatos y gremios así como el establecimiento de grupos asociados al narcotráfico y la extorsión.

La Sociedad Cooperativa de Permisionarios de Transporte de Pasajeros, S. C. L.

La Sociedad Cooperativa de Permisionarios de Transporte de Pasajeros, S. C. L. (en adelante SCPTP) fue establecida el 1 de marzo de 1936 en Tijuana con 30 socios, diez de ellos con placas automotrices propias avaladas por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. La sección de Fomento Cooperativo de la Secretaría de Economía autorizó el funcionamiento de la cooperativa el 8 de septiembre de 1936. La SCPTP inició operaciones el 1 de octubre siguiente, casualmente con la puesta en marcha de la Sociedad Cooperativa de Maniobras y de Transporte de Carga de Mérida Yucatán, en el extremo sur de México. El hecho, aunque anecdótico, da cuenta del empuje que iría tomando la economía social en los siguientes años a lo largo de todo el país.

La mayoría de los socios de la SCPTP pertenecía al Gremio de Choferes Mexicanos de Tijuana, grupo autorizado para ofrecer el servicio de transportación de personas y carga de mercancías en 1926, otros conductores declararon haber ofrecido servicio de movilidad de manera individual desde 1923. Durante la fundación de la cooperativa se especificó que, además de aquellas funciones, trasladarían correspondencia entre Tijuana y Ensenada, según contrato firmado con la Dirección de Correos (AGN, RCN, caja 1, leg. 1, 3 fs. s. n.).

Todos los socios declararon ser mexicanos y tener como profesión “ser choferes” y estar dispuestos a prestar servicio como tales, o bien como despachadores y agentes en los poblados de Tijuana y Ensenada. Dos años después de la fundación de la cooperativa, el número de socios había disminuido a 23 conductores. En el otoño de 1936 se dio a conocer la noticia de la nueva cooperativa de Tijuana. Los propietarios de camiones del puerto de Ensenada manifestaron su inconformidad y se dirigieron a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en Baja California a fin de que se cancelara la autorización de aquella.

Entre los argumentos de los transportistas del puerto se mencionó que ellos podían ofrecer el servicio de transporte más allá de su área geográfica, ya fuese Tijuana, Tecate o Mexicali. A los socios de Ensenada les parecía desleal y contraproducente aquella aprobación de la Secretaría de Economía, ya que ellos “estaban organizados desde el 24 de junio de 1935 con el nombre de Sociedad Cooperativa Mixta de Camioneros de Ensenada, S. C. L.” y exigían respeto a sus derechos. Sin embargo, la documentación de archivo no contiene el acta constitutiva de la cooperativa de Ensenada ni el momento de su fundación.

Los empleados de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes sabían de la existencia de aquella, “por las continuas infracciones que se han venido levantando por violaciones al reglamento de tránsito”. La secretaria intervino y desconoció a los socios de la cooperativa de Ensenada. El argumento principal fue que aquella estaba autorizada únicamente por el gobierno de Baja California, no por el federal como ordenaba la ley de cooperativas.

La Sociedad Cooperativa de Permisarios de Transporte de Pasajeros de Tijuana, por su lado, expresó que no debía existir conflicto; ellos contaban con el registro federal y local y habían cumplido con los requisitos de ley. En su opinión, el gobierno debía regular la organización de otras empresas o cooperativas de transporte para evitar la competencia desleal entre ellas, sobre todo en época de crisis económica como la vivida en Baja California y porque las cooperativas respondían a una necesidad de mercado no cubierta: el desempleo. La SCPTP señaló en uno de sus informes “[En la región...] hay dificultades por la falta de fuentes de trabajo que tiene a la gente viajando de favor [gratis]. La escasez de pasaje [es alta] porque la mayoría de los habitantes tiene automóvil y a la falta de poblaciones extensas o rancherías [para] establecer puntos intermedios, se suma la falta de vigilancia a personas extrañas al ramo, que hacen el servicio de pasaje sin gastos de seguro de viajero, de inspección, etcétera.” (AGN, RCN, caja 1, leg. 1, f. 701).

Así que, a pesar de la oposición de la cooperativa de Ensenada, la SCPTP comenzó a ofrecer servicio de transporte de pasajeros y carga. El capital de trabajo de la empresa social sumaba un autobús marca Ford “de modelo reciente para 15 pasajeros” y cuatro automóviles Cadillac con capacidad para siete pasajeros cada uno. En el acta constitutiva se indicó que cada uno de los cooperativistas fundadores había suscrito certificados de aportación por valor de 165 pesos y la duración de la sociedad sería por tiempo ilimitado. En consonancia con los principios del cooperativismo, debía estimularse el ahorro entre los socios, por lo que se puso en operación la caja de ahorros.

En cuanto a los rendimientos líquidos de cada ejercicio contable, la distribución fue 10% para el fondo de reserva, 20% para el fondo de previsión social, 5% en caso de que la asamblea general acordara remuneraciones a los miembros de los consejos, y el restante 65% debía repartirse entre los socios en proporción al trabajo ejecutado de manera individual. La cláusula número 50, de las bases y estatutos de la SCPTP, advertía que todo miembro de la cooperativa que se separase voluntariamente no podría reingresar a la sociedad sino transcurrido un año contado desde la fecha de su alejamiento.

La cooperativa de Tijuana fue la primera organización de economía social aceptada en la Alianza de Camioneros de México, sito en la capital del país y bajo el control corporativo del partido del gobierno. La Alianza estuvo dirigida por la Confederación de Trabajadores de México (en adelante CTM), creada en 1936 con el lema “por una sociedad sin clases [sociales]” y el propósito de atender las numerosas huelgas que estallaron en el país tan pronto Lázaro Cárdenas asumió la presidencia de México. Según la historiografía, aquellas huelgas fueron generadas en gran medida por la ruptura de Vicente Lombardo Toledano y Luis N. Morones, líderes de la Confederación Regional Obrera Mexicana (CROM) a la que se asoció el gremio de choferes de la frontera norte.

A principios de 1937, la SCPTP fue invitada a sumarse a la CTM, que ofreció apoyar a los afiliados en todo momento, pero al parecer no fue así. El 5 de enero de 1938 hubo una explosión en la oficina de diligencias del Gremio de Choferes de Tijuana, donde resultaron lesionados el estadounidense John Stephen Heines y el mexicano Domingo Márquez, tesorero del gremio, también María Iribe Valenzuela, secretaria, y Rubén Manríquez, menor de edad. La CTM no ofreció ayuda a la cooperativa ni declaración alguna, el extranjero murió y sobrevinieron fuertes críticas en contra del gobierno de México y de Tijuana. El peritaje dejó en claro que en los establecimientos de transportistas y cooperativistas se almacenaba gasolina para abastecer a los automotores sin medidas de seguridad y no existía regulación por parte del municipio.

Por otro lado, el aumento de la inflación en México obligó a los trabajadores a estallar huelgas en los ingenios azucareros y las plantaciones de algodón, de plátano y henequén; además provocó la emigración de connacionales hacia Estados Unidos.² Asimismo, en el otoño de 1938 los rumores de un estallido bélico en Europa afectaron la actividad económica de las ciudades fronterizas y se experimentó escasez de moneda fraccionaria y el descenso del número de turistas a quienes trasportar. Por tales

² Los trabajadores no deben ir a E.U. por falsas promesas de un buen trabajo y salario mejor (11 de noviembre de 1937). *El Universal*, s. p.

motivos, los dirigentes de la SCPTP solicitaron a los gobiernos local y federal negar nuevas concesiones de transporte a particulares o cooperativas.

El 50% de nuestros automóviles están en actividad diariamente, el resto en reserva. El movimiento de pasajeros no es suficiente para dar ocupación constante a todos [los conductores], la Cooperativa obtiene reducidos rendimientos debido a la rotación de turnos, el término medio de trabajo de cada automóvil es de 15 días cada mes y los otros 15, son días en blanco [...] es decir, no obtenemos rendimiento y sí hacer los gastos de nuestros hogares. La mayoría de los turistas y hombres de negocios que visitan la ciudad traen sus propios automóviles; de manera que nuestra agrupación depende de los pasajeros ocasionales que sólo aumenta en número los días festivos. Una nueva agrupación de automóviles destinados al servicio urbano de la ciudad, sería un verdadero perjuicio para nosotros.³

Al parecer en los siguientes meses de 1938 y 1939 no hubo más solicitudes para organizar cooperativas en Tijuana, pero aumentó el parque vehicular a 17 camiones de servicio federal, se protocolizaron los estatutos de la SCPTP y el número de socios se redujo a 18. Mientras tanto en Mexicali, trabajadores y migrantes asentados en la zona rural expresaron su intención de crear cooperativas de transporte, principalmente en donde se operaba la reforma agraria, se creaban ejidos colectivos y la movilidad era un serio problema. Allende la frontera, Estados Unidos experimentaba recesión económica y el producto nacional bruto se redujo 5.1% (Cárdenas, 2015, p. 488).

Para este momento, en el ámbito nacional se había modificado la ley general de cooperativas, se expropiaba la industria petrolera, la inflación iba al alza y el gobierno dejó flotar el tipo de cambio hasta que se devaluó el peso mexicano. ¿Cuál fue la respuesta de las organizaciones de economía social? La formación de otras cooperativas.

El gobierno federal autorizó el ensanchamiento de la zona libre hacia el noroeste de Sonora y a lo largo de toda la península de Baja California para paliar los desequilibrios económicos, el aumento del desempleo en la zona fronteriza y una serie de manifestaciones xenofóbicas con el argumento de ocupar puestos laborales que correspondían a los mexicanos. De acuerdo con esta lógica, el gobierno de México ordenó a todas las cooperativas, en noviembre de 1939, restringir el ingreso de cualquier extranjero que tuviera interés en dichas sociedades de permisionarios. Si algunos inmigrantes se habían incorporado con antelación –como en el

³ Carta de Francisco Galván, presidente del Consejo de Administración de la SCPTP al gobernador del Territorio Norte de la Baja California, Tijuana (1 de diciembre de 1939). AGN, RCN, caja 1, leg. 1, año 1939.

caso de las cooperativas de pescadores–, se considerarían mexicanos, sin posibilidad de invocar la protección de sus gobiernos, bajo pena de perder toda participación o beneficio.

El nacionalismo pregonado en esos momentos se extendió a las instituciones gubernamentales y el gobierno pidió federalizar la actividad de transporte y a las sociedades que ofrecieran el servicio. En 1940 se obligó a las cooperativas de transporte de la región a constituir una federación que incluyó a los permisionarios de Sonora y Baja California. De modo que la Federación de Cooperativas de Autotransportes de Sonora y Baja California quedó integrada con cuatro: la SCPTP, la Línea de Automóviles Autorizada, Carga Local y Sociedad Cooperativa de Transportes de Pasajeros Norte de Sonora, y la Nacional de Permisionarios de Carga de la Baja California. El corporativismo nacional del Partido de la Revolución Institucional buscó extender su brazo a aquella federación y tres años después la petición de los cooperativistas fue fragmentar o desaparecer la federación:

Al amparo de la Federación, creímos obtener beneficios que armonizaran nuestro funcionamiento o nos trajeran tangibles beneficios de carácter económico y social [...] desgraciadamente ha sucedido lo contrario y estaríamos conformes en seguir trabajando en las mismas condiciones que lo hacíamos antes de la formación de la Federación [...] estamos advirtiendo maniobras [políticas] desconcertantes encaminadas a causarnos incalculables perjuicios.⁴

Además de la inconformidad de los conductores y cooperativistas por la federalización se registró, por el anuncio del programa bracero, una desbandada de permisionarios que buscaban contratarse en el vecino país del norte. Recuérdese que el tratado comercial entre los dos países pretendió proporcionar seguridad nacional a la región en caso de un enfrentamiento con las potencias del Eje. Entre otras medidas, el gobierno estadounidense se comprometió a contratar trabajadores mexicanos en sectores productivos que abandonaban temporalmente sus ciudadanos para sumarse a la conflagración en Europa. Los efectos del programa bracero generaron una nueva oleada migratoria a los poblados de Baja California que aprovecharon las empresas de transporte para acercarlos a los centros de enganche y contratación.

El aumento de movilidad de pasajeros incentivó a los transportistas y la demanda para llevar menaje, mercaderías y correo a la frontera norte de México indujo la formación de nuevas cooperativas de permisionarios y

⁴ Carta de la Sociedad Cooperativa de Permisionarios de Transporte de Pasajeros dirigida al secretario de Comunicaciones y Obras Públicas (12 de mayo de 1942). AGN, RCN, caja 1, leg. 1, f. 145.

el fortalecimiento de las ya existentes. Inclusive estas últimas extendieron su presencia a los estados vecinos, a los condados de Arizona y California y a lo largo del territorio nacional, principalmente cuando, en el acuerdo binacional de febrero de 1948, se especificó que “los centros de contratación de braceros o estaciones migratorias se encontrarían en la zona norte del país” (Córdoba, 2015, p. 209), y hacia allá se dirigió la población del centro, el sur y el occidente de México.

En la porción norte de la península de Baja California, el gobierno local ofreció contratos –concesiones del servicio público– a las personas y empresas dedicadas al transporte de pasajeros. Al mismo tiempo puso en marcha un programa público para extender los caminos y rutas tradicionales de los grandes poblados –Ensenada, Tijuana, Mexicali– hacia el sur de la península: El Rosario, Punta Prieta, El Arco y San Quintín, en espera de cruzar el desierto y llegar a Mulegé y La Paz.

En este escenario se organizaron cooperativas sin registro oficial en el Departamento de Fomento Cooperativo, pero con la venia del gobernador del Territorio Norte de la Baja California. Otras más siguieron la normatividad y fueron aprobadas por la Secretaría de Economía, pero con el disgusto del mandatario local al no consultarle los cooperativistas sobre el particular. La correspondencia consultada en el archivo muestra las tensiones de los dos niveles de gobierno, la búsqueda de autonomía frente al centro del país y la urgencia de convertir Baja California en entidad federativa.

El forcejeo entre las decisiones federal y local se observa con la fundación en Mexicali de la Sociedad Cooperativa Maya de Transportes de Pasajeros y Servicios Mixtos, S. C. L., que se aborda en el siguiente apartado. La Maya de Transporte Mixto quiso ser independiente y hacer competencia a la Unión de Choferes de Mexicali afiliada a la CROM –regional–, y a la Liga de Choferes de Mexicali vinculada a la CTM –federal–, pero importunó además a los cooperativistas de Tijuana que cubrían la ruta a Mexicali. Posteriormente, la SCPTP aceptó la operación de la Cooperativa Maya porque atendía un nicho de mercado distinto al de ellos, el transporte de pasajeros y carga hacia las colonias agrarias y los ejidos de Mexicali y San Luis Río Colorado, Sonora.

Para cerrar este apartado se puede aseverar que el desempeño de la SCPTP fue positivo en las postrimerías de la década de 1940. Los balances contables de 1947 y 1948 arrojaron saldos favorables en los fondos de reserva y de previsión social, la cooperativa sumaba 28 autobuses con capacidad para 40 pasajeros, 17 autobuses con capacidad hasta para 61 pasajeros y 95 automóviles para trasladar hasta siete pasajeros. Los 95 socios registrados en 1949 trabajaban dos turnos, unos conduciendo los autobuses de las líneas foráneas, otros los automotores que recorrían las

zona urbana y suburbana de Tijuana, y otros más laborando en los carros de alquiler con el taxímetro en regla que exigió el gobierno local.

La SCPTP ganó fuerza por ofrecer alternativas al desempleo, aunque se tornó combativa, poco afecta a la política y proclive a boicotear el libre tránsito en caso de ser necesario. Así ocurrió en marzo de 1947 cuando, durante la visita del presidente Harry S. Truman a Tijuana, los cooperativistas se enfrentaron con los “taxistas libres” del Grupo Blanco y Negro, y el Grupo Azul y Blanco, ambos pertenecientes a la CTM subordinada al Partido Revolucionario Institucional. Los choferes –según las notas de prensa– generaron disturbios en vía pública y la línea internacional, bloquearon el Hipódromo, injuriaron a las autoridades federales, al grado de que los visitantes estadounidenses tuvieron que ser retirados de la reunión y salir por los antiguos campos de golf, para evitar encontrarse con los rijosos.

Avanzada la década de 1950 se lee en los documentos que algunos hijos de los cooperativistas querían sumarse a la colectividad de choferes, otros más preferían continuar en la escuela y eventualmente apoyar a la cooperativa. En las asambleas se revela la estabilidad laboral que alcanzaron en 20 años y que los excedentes monetarios por repartir deberían reinvertirse en la SCPTP para pensar a futuro. En efecto, en 1953 se propuso a los miembros fusionarse con la Línea de Automóviles Autorizada, S. C. L. y la cooperativa modificó las bases constitutivas para crear una sociedad anónima, Autotransportes Amarillos, S. A. de C. V.,⁵ sin que desapareciera la cooperativa.

Sociedades Cooperativas de Transporte en Mexicali y Ensenada, dos casos

La Sociedad Cooperativa Maya de Transporte de Pasajeros y Servicio Mixto, S. C. L., surgió de la iniciativa de seis conductores de Mexicali que decidieron independizarse en julio de 1941, organizarse y competirle a la Unión de Choferes de Mexicali, afiliada a la CROM, y a la Liga de Choferes de Mexicali, vinculada a la CTM. La ruta de caminos que los cooperativistas pedían cubrir transitaba del centro de Mexicali hacia La Puerta y la colonia Venustiano Carranza, en el sureste de la ciudad de aquel momento, y en las cercanías de la estación del ferrocarril.

Los dirigentes de la CROM y la CTM que controlaban la ruta se opusieron a la aprobación de la cooperativa. Se inconformaron con el gobernador del Territorio y con la Secretaría de Economía porque –en palabras de Florencio Rivera, líder de la Unión de Choferes– “se nos privaría de

⁵ Absorbida en 1973 por Autotransportes de Sonora, S. A. de C. V.

nuestro medio de trabajo, la cooperativa propuesta se volvería un monopolio y porque deseamos la completa libertad de trabajo”. A pesar de la obstrucción de ambos gremios políticos y para sorpresa del gobernador, la Secretaría de Economía aceptó el trámite.

Una de las razones que tomó en consideración la Secretaría fue la recomendación de la Federación Regional de Sociedades Cooperativas de Autotransportes de Sonora y Baja California, F. C. L. Según esta, se trataba de la primera cooperativa que reunía dos actividades de transporte “aunque se tratara de un verdadero ensayo en la región”.⁶ En ese momento, el transporte se dividía y ofrecía en primera y segunda clases, carga normal, exprés y mixto. Además, Mexicali se había transformado considerablemente tras la reforma agraria y la segunda guerra mundial, por lo que el desarrollo de la agricultura en Valle de Mexicali fue beneficioso para otros sectores asociados como la industria y el transporte en general (González, 2013).

En efecto, los eslabonamientos del sector primario con el pecuario y las empacadoras de carne y pescado fueron un éxito, sin dejar de mencionar a las empresas de refrigeración y energía, de fertilizantes, gasolineras, talleres, manufactura de ropa, entre otros negocios que cambiaron la fisonomía del desierto bajacaliforniano.

La Cooperativa Maya fue aprobada por la Dirección General de Fomento Cooperativo el 20 de diciembre de 1941 y a los seis fundadores se sumaron cinco choferes más, para un total de once socios. Sólo uno de ellos era originario de Baja California –San Antonio–, tres provenían del Territorio Sur de Baja California, dos de Sinaloa y el resto procedentes de Colima, Chihuahua, Sonora, Guanajuato y el Distrito Federal. Esta composición geográfica fue la regla en los poblados fronterizos por los eventos económicos y sociales que se explicaron anteriormente.

El radio de acción de esta cooperativa de Mexicali se extendió a la zona rural, hacia los ejidos constituidos por efecto de la reforma agraria y a poblados relativamente lejanos como San Luis Río Colorado, Sonora, y San Felipe, Baja California, un pueblo con salida al golfo de California formado por sociedades cooperativas dedicadas a la pesca de especies con alto valor de mercado. En este punto debe señalarse que las cooperativas de pescadores fueron otro ejemplo de economía social en Baja California y estaban vinculadas a la solución de problemas de oferta, demanda y la subsistencia de los trabajadores de aquellos años. Sin lugar a dudas el transporte de los productos del mar hacia Mexicali o California debió hacerse por alguna de las cooperativas de aquel sector productivo.

⁶ Carta de los miembros de la Unión de Choferes CROM de Mexicali y la Liga de Choferes CTM de Mexicali al secretario de la Economía Nacional (29 de agosto de 1941). AGN, RCN, caja 3, leg. 5, fs. 2 y 3.

La Sociedad Cooperativa Maya de Transporte de Pasajeros y Servicio Mixto, S. C. L., cambió algunos artículos de sus estatutos en 1943 y todo indica que su actividad fue en ascenso por el dinamismo económico local y el programa bracero que se reseñó anteriormente. Los cooperativistas simplificaron su nombre a Sociedad Cooperativa de Transportes Maya, así que en la correspondencia oficial y en la prensa de la época se referían a ella con el nombre reducido, pero también como la Maya de Transporte. El proceso acelerado de migración y crecimiento en la región a mitad de la década elevó el número de cooperativistas a 90 trabajadores de lugares lejanos como Oaxaca y Michoacán, así como de diversos municipios de Zacatecas, Nayarit, Aguascalientes y Sonora.

Para esos momentos, la Maya de Transporte contaba con nueve unidades en las que trabajaban choferes, mozos, boleteros y administrativos. Los autobuses operaban en dos turnos y durante siete horas diarias hacían recorridos hacia las estaciones del ferrocarril, las colonias agrícolas y los ejidos, al igual que hacia las colonias Hindú, Cerro Prieto, Palaco, Compuertas o las carreteras hacia Tijuana, Caléxico, Valle Imperial, Yuma y San Luis Río Colorado.

La migración y las políticas emprendidas por el gobierno federal extendieron la mancha urbana año con año. Las colonias agrícolas y ejidales se formaron en los años posteriores a la reforma agraria, y adoptaron nombres de ciudades, poblados y comunidades originarias del país –Aguascalientes, Querétaro, Guerrero, San Luis Potosí, Jalapa, Hermosillo, Cucapah entre otra veintena de ejidos– muy probablemente por el origen de quienes recibieron las tierras. Hay que señalar que el desarrollo económico de la región provocó también la renuncia de cooperativistas que buscaron empleo en otros mercados de trabajo.

La competencia de la Cooperativa Maya llegó a Mexicali en el verano de 1946, con la formación de la Sociedad Cooperativa Abelardo L. Rodríguez, que ofreció transporte a los vecinos del barrio de San Isidro a quienes no atendía la primera “por la baja cantidad de usuarios” que se desplazaban hacia aquel punto. En este sentido, la atención y regulación del transporte en Mexicali se aceleró entre 1948 y 1951, durante la discusión pública para convertir Baja California de territorio a estado de la federación. El consejo territorial del comité proestado de Baja California aprovechó el cambio del gobierno federal, particularmente de la presidencia de la república, que vio con buenos ojos al sector agropecuario del valle de Mexicali, sobre todo la producción de algodón.

De 262 000 pacas recogidas en el ciclo agrícola 1951-1952 –equivalentes a poco más de 60 000 toneladas de oro blanco–, se pasó a 434 075

pacas en el ciclo 1954-1955 y a 500 000 al concluir la década.⁷ Igualmente, al transformarse Baja California en entidad federativa y haber designado un gobernador convencido del potencial económico del estado, se legisló en favor del sector agrícola pero sin cerrar la puerta de la zona libre a fin de importar maquinaria y automóviles.

La Ley de Fomento y Protección de Industrias del estado de Baja California, del 28 de febrero de 1954, potenció los cultivos del área rural de Ensenada, entre otros el olivo, la vid, las hortalizas y los frutos rojos, sobre todo en Maneadero, y en los valles de Guadalupe y San Quintín. Este proceso atrajo a vivales que invadieron numerosos predios y propiedades quienes se declararon agraristas amigos de la revolución, pero sobre todo simpatizantes del gobernador Braulio Maldonado, que poco hizo por resolver el problema.

En todo caso, el desarrollo de Mexicali y Ensenada requirió de transporte de carga y unidades de diverso tamaño para movilizar la mano de obra de los hogares a los centros de trabajo y viceversa. La proyección de nuevos caminos y avenidas transitables se entendió como instrumento básico del desarrollo de la región y la vertebración de un sistema de comunicaciones que uniera a las diversas comunidades de Baja California, las aduanas fronterizas, el golfo de California, el océano Pacífico y el sur de la entidad a través del puerto de Ensenada. De manera que, desde la aparición de la primera cooperativa de transporte en Tijuana hasta la primera fundada en Ensenada en 1948, la política de caminos y comunicaciones en el estado fue una prioridad para el desarrollo de la comunidad. No se puede asegurar que hayan sido los deseos de quienes fueron sumándose a las dependencias de gobierno, pero sí de quienes representaban la economía social a través de las sociedades cooperativas.

En el mes de enero de 1948, se presentó ante la Dirección General de Fomento Cooperativo la solicitud de 30 vecinos de la delegación Ensenada –dependiente de Tijuana– para explotar el servicio urbano de transporte de pasajeros bajo la modalidad de cooperativa. Se trataba principalmente de choferes y trabajadores del sector hotelero avecindados en el puerto. La documentación sugiere que ninguno de los socios fundadores tenía instrucción secundaria y recurrieron a un abogado como intermediario para dar de alta la cooperativa en la ciudad de México.

Los vecinos imaginaron que el proceso era relativamente expedito, pero pasaban los meses y no llegaba la respuesta de Fomento Cooperativo, así que decidieron avanzar y el 11 de octubre de 1949 los socios se reunieron en el Sindicato de Choferes de Ensenada para signar los certi-

⁷ Departamento de Estudios Agropecuarios de la Dirección General de Economía Agrícola, en Almaraz (2013, p. 321).

ficados de aportación y reunir el capital social que les permitiera erigirse como cooperativa de transporte. Comenzó el año 1950 y el asunto seguía sin resolverse, hasta que vía telegráfica y telefónica se informó que había un error en la cláusula 4a. de sus bases constitutivas, donde se asentaba “prestación del servicio por viaje o por hora en automóviles de sitio sin ruta fija”. La petición se prestaba a confusión, pero sobre todo porque Fomento Cooperativo no podía autorizar sitios de automóviles sin definir la ruta que pretendían atender.

En realidad, el objetivo de la cooperativa de Ensenada era brindar servicio urbano de transporte de pasajeros de primera y segunda clase en las dos rutas establecidas en el área urbana años atrás, tanto por la federación como por el municipio. Sin número de registro ni certificado federal de autorización, la Sociedad Cooperativa de Transportes de Ensenada, S. C. L., antepuso la frase proyectada para prestar servicio al público. Bajo protesta, el Departamento Cooperativo permitió que los “nuevos cooperativistas operaran temporalmente”, sobre todo porque el gobernador del Territorio –el licenciado Alfonso García González– había ofrecido a los cooperativistas un contrato de concesión el 23 de noviembre de 1948.

Para resolver el conflicto, el Registro Cooperativo Nacional exigió a los socios que se convocara una asamblea general extraordinaria que corrigiera el yerro inicial, además de que evidenciara que prestaban el servicio en las cinco unidades declaradas en la documentación enviada a la ciudad de México. El 18 de febrero de 1950, la mayoría de los cooperativistas (35 de 39) asistieron a la asamblea, eliminaron la cláusula que causó la confusión y quedó asentado que los automóviles de alquiler de quienes prestaban servicio de taxi tenían prohibido operar con el nombre de la cooperativa.

En los siguientes meses la cooperativa comenzó a funcionar como tal y las unidades de los socios movilizaron a los usuarios del puerto de Ensenada, en franca competencia con los taxistas libres del gremio local y contra vehículos de otras cooperativas que llegaban de Tijuana o Mexicali. Las primeras declaraciones auguraban un conflicto de grandes dimensiones. Sin embargo, la lectura y análisis de las declaraciones de los socios indican que la mayoría de los nuevos cooperativistas brindaban transporte de manera individual antes de unirse a la cooperativa. De ese modo pasaban de taxistas a socios sin tener competencia directa en Ensenada y aprovechaban un nicho de mercado que los privilegiaba como colectividad antes que como propietarios de sus unidades, así que acordaron ceñirse a los lineamientos del cooperativismo.

El 1 de agosto de 1950, el Registro Cooperativo Nacional otorgó el número de registro 1825-P a los cooperativistas de Ensenada, aprobó el acta fundacional, las bases constitutivas; así empezó sus labores otra unidad de

economía social en Baja California, que duró 30 años. Como se mencionó en el primer apartado, las cooperativas fundadas a mitad del siglo tuvieron más claro su espacio de trabajo, su esfera de influencia, además de que la solidaridad y el espíritu que las animaba se hallaba alejado de la libre competencia.

Ello no significa que los conflictos entre cooperativas o cooperativistas estuvieran ausentes. Por ejemplo, Bernardo G. Castro, un empresario del transporte, adecuó su negocio y lo registró como cooperativa para competir contra aquellas. Se trató de la Sociedad Cooperativa Nacional de Permisarios de Transporte de Carga de la Baja California (la Nacional), que agregó a su razón social el servicio mixto. Según los dirigentes de la SCPTP, esa “nueva cooperativa” quebrantó su origen y razón por la que fue autorizada: el transporte de carga. Argumentaban además que engañaba a los usuarios al prestar indistintamente servicio de primera y segunda clase en el mismo trayecto y vehículo, que la Nacional invadió la ruta Mexicali-Tecate-Tijuana de otras empresas y, sobre todo, que salía a carretera sin horario fijo, con incomodidad y peligro para pasajeros y personal operativo al viajar estos entre los bultos de carga.⁸

Quejas y problemas como los anteriores patentizan el aumento de la movilidad de personas y carga; la demanda era mayor que la oferta y la elasticidad del precio de la demanda generó la entrada de nuevos competidores en los siguientes años sin registrarse altas tasas de desempleo. Avanzada la década 1950, la cooperativa de Ensenada solicitó extender su servicio a la zona agrícola cercana a Maneadero y declaró contar con ocho camionetas hasta para diez personas, “no todas sentadas pero llegan seguro a sus destinos”.⁹ En una de las asambleas de 1952, la cooperativa de Ensenada acordó contratar choferes asalariados por no dar abasto. El argumento fue que los 30 cooperativistas de la sociedad no podían cubrir la totalidad de los viajes, y al mismo tiempo atender los trabajos administrativos o “los oficios propios de todo conductor”, que son dar seguridad a las personas que deben transportar.

⁸ Manuel Cota, un antiguo chofer de la Cooperativa de Transporte de Carga, mencionó que en 1942 entró a trabajar en la yarda de aquella cuando tenía 16 años. Se encargaba de cambiar las llantas y lavar las unidades –los troques–. Luego se volvió ayudante de chofer en la ruta hacia Mexicali, trayecto que duraba 16 horas en condiciones normales o hasta tres días si llovía. En su unidad se transportaba el correo que sumaba alrededor de 350 valijas por viaje. Bernardo Castro era el gerente de la cooperativa cuando la tomaron los socios, quienes –en palabras de Cota– “se la acabaron completamente, no dejaron nada”. Entrevista de Francisco C. Bustamante a Bernardo Cota Cota (s. f.). Acervo documental del Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Autónoma de Baja California, Fondo Proyecto de Historia Oral, Tijuana, referencia 20, 1(1).

⁹ Asamblea de la Sociedad Cooperativa de Transportes de Ensenada, S. C. L. (21 de enero de 1952). AGN, RCN, caja 2, leg. 2, f. 174.

CONCLUSIONES

Todo proceso de desarrollo económico y social se entreteje con las condiciones naturales e históricas en que se desenvuelve una comunidad. El aumento demográfico y los requerimientos de la población transforman las actividades productivas y de intercambio en el interior o exterior de dicha comunidad, así como las maneras en que sus miembros se trasladan de un lugar a otro. Este devenir sugiere la concepción y edificación de caminos, vías férreas, puertos, comunicaciones y transporte en general.

Baja California se sumó a la república mexicana como entidad federativa el primer día de 1952, pero su historia económica no comenzó en ese momento ni la movilidad de sus pobladores estuvo detenida ni fue insignificante. Los poblados de la franja fronteriza norte comercializaron bienes y servicios de todo tipo por medio de vapores, carretas, diligencias y ferrocarril. En el tránsito al siglo XX las sociedades mercantiles y las llamadas unidades de economía social –mutualidades, cooperativas y gremios organizados– coadyuvaron al crecimiento y el progreso económico de la comarca. Las cooperativas como entidades de interés general buscaron cubrir carencias que el mercado clásico no proporcionaba, o resolver apuros de la comunidad como el desempleo y el analfabetismo que experimentó la península de Baja California.

En Baja California la organización de cooperativas agrarias, de pescadores, de consumo y de producción se articuló a partir de la década de 1930. Aquella acción colectiva proveyó de movilidad y transporte a los pasajeros y turistas que visitaron la zona, pero también facilitó la llegada del correo, y la carga de mercancías y menaje a la frontera norte de México desde el centro del país o la California estadounidense.

Las cooperativas de transporte redujeron el tiempo de traslado, modificaron el paisaje y proveyeron de empleo a una cantidad importante de expatriados, colonos locales y connacionales que sufrieron los efectos de la Gran Depresión, la segunda guerra mundial, el programa bracero y la reforma agraria cardenista. Al mismo tiempo apoyaron el desarrollo regional apalancado en el sector agropecuario y de exportación –principalmente el algodón–, en la industria del juego y los placeres arriesgados, el turismo y la pesca deportiva.

En el texto se privilegió la exégesis de la información desde la llamada economía social y solidaria, que privilegia el desarrollo humano y el trabajo colectivo de las comunidades para resolver carencias o dotarse de satisfactores de mercado, en este caso el de movilidad de pasajeros y de carga. Según esta caracterización, el relato se adscribe también a la historia económica. Las tres sociedades cooperativas elegidas –Permisionarios de Transporte de Tijuana, 1936; Maya de Transporte Mixto, 1941, y Pasaje-

ros de Ensenada, 1948– entraron en escena en momentos distintos, pero por razones similares: atender una carencia económica y crear fuentes de trabajo. En la documentación revisada, se pudo leer entre líneas el entusiasmo que motivó a los dirigentes iniciales para emplearse o la atracción generada durante las asambleas para entender el ejercicio cooperativista.

La reconstrucción histórica del cooperativismo en Baja California elucida por qué las externalidades económicas –crisis, depresión, vecindad con Estados Unidos, conflictos y acuerdos binacionales– pueden apuntalar o desarticular el esfuerzo comunitario en una economía abierta. Y por muy pequeño que sea su tamaño o participación en el mercado, las sociedades cooperativas se interesan por la ganancia y al mismo tiempo por el bien común de los agentes del mercado. Las tres sociedades cooperativas proporcionaron en su momento opciones de movilidad a los productores para llevar a otros mercados sus mercancías y efectos. A la población le facilitó llegar a sus centros de trabajo y también suministró alternativas a otros mexicanos que recorrieron más de la mitad del país para establecerse en la frontera mexicana o en Estados Unidos.

LISTA DE REFERENCIAS

- ALANÍS, F. (2015). *Voces de la repatriación. La sociedad mexicana y la repatriación de mexicanos de Estados Unidos 1930-1933*. México: El Colegio de San Luis.
- ALMARAZ, A. (2013). El proyecto algodonero en Mexicali. La nueva tutela del Estado y nuevos actores locales (1938-1968). En M. CERUTTI y A. ALMARAZ, *Algodón en el norte de México (1920-1970). Impactos regionales de un cultivo estratégico* (pp. 238-330). México: El Colegio de la Frontera Norte.
- BESS, M. (2014). Routes of conflict: building roads and shaping the nation in Mexico, 1941-1952. *The Journal of Transport History*, 35(1), 78-96. DOI: 10.7227/TJTH.35.1.6
- CÁRDENAS, E. (2015). *El largo curso de la economía mexicana. De 1790 a nuestros días*. México: El Colegio de México/Fondo de Cultura Económica.
- CARRILLO, A. (2013). Estudio introductorio. En M. CERUTTI y A. ALMARAZ, *Algodón en el norte de México (1920-1970). Impactos regionales de un cultivo estratégico* (pp. 11-36). México: El Colegio de la Frontera Norte.
- CATTANI, A., CORAGGIO, J. y LAVILLE, J. L. (orgs.) (2009). *Diccionario de la otra economía*. Buenos Aires: Universidad Nacional de General Sarmiento/Altamira.
- CHÍAS, L., RESÉNDIZ, H. y GARCÍA, J. (2010). El sistema carretero como articulador de las ciudades. En G. GARZA y M. SCHTEINGART, *Los grandes problemas de México. Desarrollo urbano y regional*. México: El Colegio de México.
- CIPOLLA, C. (1991). *Entre la historia y la economía: introducción a la historia económica*. Barcelona: Crítica.

- CÓRDOBA, D. (2015). Los contratos de braceros en el estado de Chihuahua. En A. GRIJALVA y R. ARRIAGA (coords.), *Tras los pasos de los braceros. Entre la teoría y la realidad* (pp. 203-225). México: Universidad Autónoma de Baja California/Plaza y Juan Pablos Editor.
- ELGUE, M. (comp.) (2014). *La economía social del siglo XXI. Ideas y experiencias argentinas y latinoamericanas*. Buenos Aires: Ediciones Corregidor/Fundación Centro de Investigaciones de la Economía Social.
- GARCÍA, A. (2016). *Derecho cooperativo y la economía social y solidaria*. Venezuela: Asociación Iberoamericana de Derecho Cooperativo, Mutual y de la Economía Social y Solidaria.
- GÓMEZ, J. (2002). *Gobierno y casinos. El origen de la riqueza de Abelardo L. Rodríguez*. México: Universidad Autónoma de Baja California/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.
- GONZÁLEZ, M. (2013). *Aquí nos hicimos ricos. Historia de tres empresarios fronterizos (1914-1952)*. México: Universidad Autónoma de Baja California.
- GRUEL, V. (2015). La Comisión Nacional de Caminos, 1925-1932. *Boletín del Fideicomiso Archivos Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca*, 80.
- IRIGOYEN, U. (1935). *El problema económico de las fronteras mexicanas. Tres monografías: zona libre, puertos libres y perímetros libres* (2 tt.). México: Editorial América.
- KERIG, D. (2001). *El Valle de Mexicali y la Colorado River Land Company, 1902-1946*. México: Universidad Autónoma de Baja California.
- LEÓN-PORTILLA, M. y PIÑERA, D. (2010). *Baja California, historia breve*. México: El Colegio de México/Fondo de Cultura Económica.
- MÉNDEZ, J. (2013). Industria eléctrica en Baja California: esfuerzo privado y regulación estatal, el caso de la Compañía Eléctrica y Telefónica Fronteriza S. A. (1915-1943). En M. GÁMEZ (coord.), *Electricidad: recurso estratégico y actividades productivas. Procesos de electrificación en el norte de México, siglos XIX-XX* (pp. 139-174). México: El Colegio de San Luis.
- MIJARES, M. (2015). Juan Andreu Almazán y la Compañía Constructora Anáhuac: negocios y política durante la posrevolución (1927-1932). En M. PALACIOS (coord.), *Negocios, empresarios y entornos políticos en México, 1827-1958*. México: El Colegio de México.
- NÚÑEZ, F. (2017). Transporte marítimo y terrestre en el noroeste de la península de Baja California, 1882-1928. En I. ÁLVAREZ (coord.), *Automotores y transporte público*. México. El Colegio Mexiquense.
- SCHANTZ, E. (2011). El botín fronterizo de los placeres arriesgados: Estado revolucionario e ingresos públicos en Baja California, 1910-1926. En J. GÓMEZ y A. ALMA-RAZ, *Inversiones, colonización y desarrollo económico en el noroeste de México, 1870-1940* (pp. 179-216). México: Universidad Autónoma de Baja California/El Colegio de la Frontera Norte.
- SPEARS, A., HEATH, H. y ACEVES, P. (2015). Mexicanos calificados y deseosos de trabajar: políticas de empleo y agrupaciones sindicales en la industria ferroviaria

bajacaliforniana (1902-1955). *Región y Sociedad*, 27(63), 213-247. DOI: 10.22198/rys.2015.63.a242

TAYLOR, L. (2007). El concepto histórico de la frontera. En M. OLMOS (coord.), *Antropología de las fronteras. Alteridad, historia e identidad más allá de la línea* (pp. 231-261).

México: El Colegio de la Frontera Norte/Miguel Ángel Porrúa.

TORTELLA, G. (1986). *Introducción a la economía para historiadores*. Madrid: Técnos.