

## *II. La Cooperativa.*



EL 15 DE SEPTIEMBRE DE 1940, TRANSPORTES NACIONALES DEL CENTRO, S.C.L., con domicilio social en la ciudad de Pachuca, inició sus primeras dos corridas: una partió a las 11:00 A.M. de la ciudad de México con rumbo a Querétaro, y la otra a las 10:00 A.M. de Querétaro a México.

La Cooperativa no contaba con oficinas ni terminales, por lo que en la capital de la República se rentó una accesoria que pertenecía a un hotel ubicado en las calles de Bernal Díaz del Castillo y Héroes Ferrocarrileros. Por lo que respecta a Querétaro, se utilizó como paradero la calle 16 de Septiembre, aldaña al centro de la ciudad, frente al monumento a la Corregidora.

El recorrido entre México y Querétaro se hacía en poco más de siete horas, pues sólo se encontraba petrolizado el tramo de México hasta el kilómetro 167. El resto era terracería. Por otra parte, debido a que los servicios se iniciaron en época de lluvias, era frecuente que los propios pasajeros tuvieran que descender de la unidad para que esta pasara algún bache o riachuelo sin que se atascara. Cuando esto llegaba a ocurrir el mismo pasaje ayudaba al conductor empujando el camión hasta que salía del atolladero y podía continuar su viaje.



Meses antes de que se expidiera la autorización a la Cooperativa TRANSPORTES NACIONALES DEL CENTRO, otra empresa de naturaleza similar, denominada "Flecha Roja", había obtenido ya la concesión por parte de la Secretaría de Comunicaciones para operar en la misma ruta. Debido a esta circunstancia y a que la mencionada Cooperativa manifestara su inconformidad ante las autoridades del ramo, la naciente

organizaci6n se vio impedida de levantar pasaje entre las ciudades de M6xico, Pachuca, Actopan, Ixmiquilpan y el kil6metro 167, por prohibici6n impuesta por la Secretarla del ramo.

Sin embargo, lejos de amilanarse o decepcionarse con esta prohibici6n que, dicho sea de paso, mas adelante pudieron superar, los cooperativistas de TRANSPORTES NACIONALES DEL CENTRO se esforzaron a tal grado en su trabajo que a s61o pocos meses de iniciada la primera corrida modificaban ya sus bases constitutivas con dos prop6sitos fundamentales:

- 1 ° Extender los servicios de Quer6taro a las ciudades de Celaya, Salamanca, Irapuato, Silao, Guanajuato y Le6n.
- 2 ° Modificar su denominaci6n, agreg6ndole el distintivo que hasta la fecha constituye su orgullo e identidad. El nuevo nombre de la Cooperativa fue TRANSPORTES NACIONALES DEL CENTRO ESTRELLA BLANCA, S.C.L

Justo es reconocer que los permisos con los que se inicio la Cooperativa le fueron concedidos por los entonces gobernadores Lic. Javier Rojo Gomez, de Hidalgo, y Norandino Rubio, de Quer6taro. La entrada de la L6nea a la ciudad de Guanajuato y otras poblaciones de ese estado se debi6 a la ayuda y comprensi6n del Gral. Rodr6guez Familiar, quien concedi6 las autorizaciones que vinieron a consolidar la primera ruta de la Cooperativa.



Entre los años de 1940 y 1942 se hallaba en pleno apogeo la Segunda Guerra Mundial. Como consecuencia de estos acontecimientos las refacciones automotrices y las llantas comenzaron a escasear. Esta situación se volvió crítica cuando en mayo de 1942 y a raíz del hundimiento de los barcos petroleros "Potrero del Llano" y "Faja de Oro", México se vio obligado a declarar la guerra a los países del Eje.

En aquellos aciagos momentos, considerando la gravedad del problema, la Dirección de Fomento Cooperativo dirigida por los señores don J. Jesús Higareda Mora y don Manuel Campillo Saenz apoyo a las empresas transportistas suministrándoles, de la manera mas equitativa posible, llantas y refacciones para que los servicios no se interrumpieran.

Por su parte, TRANSPORTES NACIONALES DEL CENTRO ESTRELLA BLANCA se fue nutriendo de nuevos socios que trabajaban sus propias unidades. Así pudo adquirir autobuses con carrocería "Wayne" que le permitieron contar con un mayor cupo y, por ende, prestar un mejor servicio.



Cabe señalar que desde los orígenes de la Cooperativa y con toda seguridad aun antes de que esta fuera autorizada, los fundadores marcaron una pauta tan indeleble en la política operativo-administrativa de la misma, que su principio perdura hasta nuestros días como fundamento del sistema de trabajo de ESTRELLA BLANCA: las unidades de transportación pertenecen en lo individual a los socios, aunque aparentemente sean propiedad de la Empresa.

En alguna etapa de la Cooperativa hubo casos en que un solo camión pertenecía a varios socios. Cuando esto llegaba a ocurrir, los distintos propietarios asumían su responsabilidad tanto en el cuidado, mantenimiento y reparación de las unidades, como en su eventual reposición. Con el transcurso de los años el número de propietarios de cada camión se fue reduciendo y llegó el momento en que pertenecía como máximo a tres personas. Sin embargo, siempre constituyó una característica de origen el que la unidad perteneciera a las personas físicas y no al organismo cooperativo.

Más adelante, en atención a la demanda de pasaje y a la necesidad de comunicar a la capital con otras ciudades del centro, la Cooperativa modificó su objetivo social y amplió sus rutas hacia Lagos de Moreno, Ojuelos, Villa de Arriaga, San Luis Potosí y, en 1945, llegaba ya hasta Encarnación de Díaz y Aguascalientes. Este proceso de ampliación de servicios se dio en un clima de sencillez y armonía, aunque no faltaron los conflictos normales que se originan en organismos de esta naturaleza.



El primer Consejo de Administración de la Cooperativa estuvo compuesto por Raymundo Ortega Acuna, Presidente; Agustín García Arias, Secretario; Santiago Gutiérrez Gutiérrez, Tesorero. Por su parte, el Consejo de Vigilancia estuvo constituido por J. Encarnación Najera y Modesto Anaya Hurtado, Presidente y Secretario respectivamente, y por don Adalberto Rodríguez Uribe, como vocal. Este último, siendo decano de la Empresa murió en 1981, y desde la fundación de la Cooperativa entregó prácticamente toda su vida a ESTRELLA BLANCA.

Debido al incremento en la actividad del transporte, resultó vital que intercomunicara a los distintos centros de población, se estimó prudente trasladar el domicilio social de la Empresa a la capital de la República para poder tener una mayor proximidad con las autoridades federales, con las que se mantenía un trato continuo y directo. Las oficinas generales de la Cooperativa quedaron establecidas en la casa número 11 de las calles de Bernal Díaz del Castillo, en la ciudad de México.

Una vez terminada la Segunda Guerra Mundial se hizo posible obtener prestamos refaccionarios del Banco de Fomento Cooperativo y adquirir nuevas unidades de la marca "Yelococh" importadas de los Estados Unidos. Esto permitió que aumentaran las corridas ya existentes.

Por el año de 1948 un grupo de permisionarios de la "Flecha Roja" con permisos de segunda clase entre México y San Luis Potosí, decidieron adherirse a la Cooperativa. Esto obligo a la Empresa a modificar sus bases, ampliando sus rutas hacia Cuautitlan, Teoloyucan, Jilotepec, San Juan del Río, Lagos de Moreno y San Luis Potosí, con ramales a Tequisquiapan, Dolores Hidalgo y San Luis de la Paz.

La Cooperativa trabajo en forma incesante, aumentando sus filas con socios nuevos que se iniciaban como conductores, cobradores, boleteros, etc. La meta era no solo consolidar las rutas en donde ya se prestaba servicio, sino ampliarlas y combinarlas. Tal fue el caso del convenio con "Autotransportes La Alteña", mediante el cual se intercambiaron servicios de segunda clase y se estableció en el año de 1949 el servicio directo México-León-Guadalajara.

En agosto de ese mismo año se iniciaron platicas con las cooperativas "Transportes Zacatecanos" "Autotransportes Delicias", "Autotransportes Alfredo Chavez" y "Transportes Chihuahuenses, S. de R.L." con el fin de establecer servicios directos de primera y segunda clases y mixto entre México y Ciudad Juárez. Y fueron los directivos de ESTRELLA BLANCA los que haciendo alarde de su capacidad visionaria tomaron la iniciativa y, tras largas platicas, convencieron a los representantes de las demás empresas de la importancia de este servicio, vital para realizar la urgente conexión de la capital del país con los estados del norte y con la parte sur de los Estados Unidos.

El convenio se puso en marcha de la siguiente manera: ESTRELLA BLANCA aporto el tramo México-Aguascalientes; la Cooperativa de Zacatecanos el tramo Aguascalientes-Durango, Alfredo Chavez el tramo Durango-Parral; la Cooperativa Delicias el tramo Parral-Chihuahua y Transportes Chihuahuenses el tramo Chihuahua-Ciudad Juárez.



Así, para el año de 1950, a escasos diez años de su constitución, TRANSPORTES NACIONALES DEL CENTRO ESTRELLA BLANCA había logrado lo que parecía imposible: prestar servicio regular de transportación de personas entre México y Ciudad Juárez, contando para ello con treinta unidades debidamente equipadas. Esto le permitió realizar un convenio con Greyhound, para dar el servicio hasta El Paso, Texas.

El acelerado desarrollo de la Cooperativa produjo, como era de esperarse, inconformidades por parte de otras empresas que, sintiéndose lesionadas por el impresionante avance de ESTRELLA BLANCA, interpusieron juicios de amparo que a la postre perdieron.

Por esa época la ruta de ESTRELLA BLANCA quedó plenamente establecida, por lo que pudieron construirse las oficinas generales de la Empresa. Estas quedaron ubicadas en la esquina de Bernal Díaz y Orozco y Berra, en la ciudad de México.

Durante el periodo de 1953 a 1955 la Cooperativa consolidó en forma definitiva el servicio de la ruta México-Ciudad Juárez, debido a que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes le otorgó concesiones específicas. Lo mismo ocurrió con Transportes Chihuahuenses. Durante esta época se adquirió, además, nuevo equipo y se establecieron oficinas en Aguascalientes, Zacatecas, Fresnillo y Sombrerete.

Para 1957 la solvencia moral y económica de la Cooperativa y de sus socios permisionarios era reconocida socialmente, por ello se tuvo acceso a créditos refaccionarios, a través de los cuales pudieron adquirirse diez autobuses "Aerococh" que sirvieron para cubrir la siempre creciente demanda de servicios.



Una preocupación fundamental de los directivos de la Cooperativa ha sido la capacitación de todo su personal, poniendo especial énfasis en la preparación de sus conductores. Esto ha permitido la consolidación entre el público usuario de una muy favorable imagen de la Empresa, la cual ha quedado patentizada a través del creciente reconocimiento y aceptación de su labor como prestadores de servicios.

Otro momento importante en esta etapa fue la adquisición por parte de ESTRELLA BLANCA de una porción de los permisos de Transportes Zacatecanos, con lo que la Empresa consiguió llegar por propio derecho hasta la ciudad de Durango.

Antes de 1961 "Transportes Norte de Guanajuato, S.C.L." se anexó a la Cooperativa. Esta nueva incorporación permitió a ESTRELLA BLANCA alcanzar la suma de ciento diez permisos y establecer rutas en todo el centro y norte de la República. Para ese entonces ya se había iniciado también el servicio de paquetería a través de las veinte oficinas que se tenían establecidas en distintas localidades. En esos tiempos eran ya sesenta y cinco los socios que conformaban la Cooperativa y noventa y siete los autobuses que prestaban los servicios.

Había llegado el momento de tomar un nuevo impulso, de incursionar por inexplorados derroteros, que permitieran a la Empresa objetivos y finalidades más amplios, los cuales desbordaban ya los estrechos márgenes de una cooperativa.

Continúa...