

III. La Sociedad Anónima.



LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION PUBLICADA EN EL Diario Oficial del 19 de febrero de 1940 fue causa de encontradas y ardientes polémicas, aun antes de ser aprobada por el Congreso de la Unión; pues de acuerdo a la óptica cardenista con la que estaba hecha la ley, el servicio de autotransporte debía estar en manos de los trabajadores y no de la iniciativa privada.

La Ley insistía de manera reiterativa en que se debían formar organismos cooperativos para la operación del autotransporte de carga y de pasaje. TRANSPORTES NACIONALES DEL CENTRO ESTRELLA BLANCA tuvo que avenirse a tales disposiciones, ya que de otra manera no habría tenido siquiera la posibilidad de nacer, ya que sin duda se le habría negado la autorización como cooperativa y la concesión para explotar un servicio publico de pasajeros.

Al expedirse esta Ley de 1940 las organizaciones que aglutinaban en ese entonces a los transportistas, entre ellas la Liga Nacional del Transporte y la Alianza de Camioneros de la Republica Mexicana, interpusieron a través de sus abogados multitud de juicios de amparo. La Ley era tachada de inconstitucional pues negaba a un grupo social, el sector privado, su derecho para explotar medios de transporte.



Para entonces era notoria la incapacidad practica del cooperativismo para desarrollar el transporte, tanto de carga como de personas. La Ley de Vías no había dado los resultados que de ella se esperaban, pero en cambio limitaba la actividad de personas que, no siendo de la clase trabajadora, estaban dispuestas a invertir sus ahorros y a aventurarse en una actividad que era absolutamente vital para el desenvolvimiento

económico de la Nación, y que demandaba cada vez mayor inversión en capital y trabajo.

Los abogados que en esa época defendieron a los transportistas obtuvieron ante los jueces de Distrito la suspensión provisional de la Ley de 1940 y luego, durante muchos años, continuaron el litigio. Sin embargo este caso no llegó hasta la Suprema Corte de Justicia de la Nación, la cual, como máxima interprete de la Ley fundamental, hubiera tenido que emitir un veredicto definitivo.

No fue necesario agotar esta instancia, ya que la sensibilidad del régimen Alemánista captó la legítima insistencia de las organizaciones de autotransportistas y decretó el 31 de diciembre de 1947 la reforma al Capítulo 11 del Título Segundo de la Ley, relativo a la Explotación de Caminos. Desde entonces se otorgó el derecho a sociedades constituidas por mexicanos de nacimiento a ser sujetas de concesiones, siempre y cuando dichas sociedades tuvieran representado su capital por acciones nominativas y no al portador, para garantizar con ello la mexicanidad del autotransporte. Este decreto se publicó en el Diario Oficial del 9 de enero de 1948.



Ahora bien, las peculiares características de TRANSPORTES NACIONALES DEL CENTRO ESTRELLA BLANCA le permitieron evitarse modificaciones en su estructura jurídica ante el cambio en la legislación. Dadas las cordiales relaciones que se mantenían entre sus integrantes y, fundamentalmente, en virtud de que la propiedad de las unidades siempre

había quedado individualizada a favor de sus socios, esta Empresa nunca había operado ni de hecho ni de derecho como un organismo cooperativo. Ante la reforma legislativa, la preocupación de la Empresa mas bien se encauzo hacia la consolidación de sus rutas, principalmente la agrupación e incorporación de otras empresas.



Este mapa localiza las rutas alcanzadas entre 1940 y 1961

México, Pachuca, Querétaro, Celaya, Salamanca, Irapuato, Silao, Guanajuato, León, San Luis Potosí, Aguascalientes, Guadalajara, San Juan de los Lagos, Zacatecas, Durango, Chihuahua, Ciudad Juárez

Para inicio de los años sesenta nuestro País había conquistado ya una notable imagen y presencia ante la comunidad internacional. Esto se debió sobre todo a los importantes cambios estructurales que México había

experimentado en casi cinco lustros de incesante superación. Para esta época el cooperativismo no solo resultaba obsoleto, sino que en ocasiones representaba un insuperable obstáculo para que las empresas transportistas pudieran obtener créditos para la compra de equipo, el desarrollo de instalaciones y la adquisición de tantos otros elementos indispensables para el cumplimiento de su objetivo social. La necesidad de nuevos fondos era vital para estas empresas, dado que la demanda social de sus servicios crecía aceleradamente. La franca decadencia en que habían caldo los ferrocarriles les impedía pacer frente a la creciente demanda de transportación de personas y bienes que requería la febril marcha del País.

El reclamo nacional por mas y mejor transporte llev6 a que los integrantes de la Cooperativa, guiados por ese poder visionario que les ha permitido tomar las decisiones trascendentes en los momentos adecuados, acordaran la formaci6n de una empresa mercantil. Esta qued6 legalmente constituida el 31 de octubre de 1961, bajo el nombre de AUTOBUSES ESTRELLA BLANCA, S.A. de C.V. La nueva Empresa se hizo cargo a titulo universal de los derechos y obligaciones de la anterior Cooperativa y continu6 la explotaci6n de los servicios.



El primer Consejo de Administraci6n de la nueva Sociedad qued6 integrado por los se±ores J. Jesus Higareda Mora, Presidente; Raul Mondrag6n Balleza, Secretario; Sixto Sanchez Maldona, Tesorero; Miguel Fernandez Ramirez, Primer Vocal; Silvestre Lecuona Reyes, Segundo Vocal y Carlos Dfaz de Le6n Vela, Comisario.

Posteriormente la Asamblea del 22 de febrero de 1962 nombró Consejeros a los señores Basilio Gonzalez Gonzalez, Presidente; Salvador Sanchez Alcantara, Secretario; Eleazar Garcia Sotres, Tesorero; Jesus Resendiz Camacho, Primer Vocal, Jesus Diaz de Leon Vela, Segundo Vocal y Carlos Diaz de Leon Vela, Comisario. En la Asamblea del 26 de febrero de 1966, al renovarse los cargos directivos, resultó electo Presidente del Consejo don Salvador Sanchez Alcantara.



A partir de esta nueva Administración su Presidente define y establece prácticamente todos los principios básicos y estructurales que han caracterizado a la Sociedad y han constituido su filosofía de trabajo desde entonces. Tales principios son los siguientes:

1 ° La propiedad de los autobuses corresponde siempre a la persona física. Para dar un sentido practico a este principio, don Salvador Sanchez Alcantara acuna el termino de "hombre-camion". Este concepto ha trascendido a otras organizaciones de transporte y principalmente a la Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones, de cuyo Consejo don Salvador ha sido siempre prominente miembro.

2 ° A todos los trabajadores de la Empresa, sears operadores, mecanicos, profesionistas, empleados administrativos u otros, se les ofrecerdn facilidades para que tengan la oportunidad de convertirse en socios permisionarios de la

Compañía. Este principio ha sido muy discutido desde que se inicio su aplicación. Sin embargo, a lo largo de los años ha demostrado sus ventajas, ya que permite una revitalización constante de los miembros de esta gran familia transportista. A la fecha no hay quien dude de su bondad. Realmente es hasta ahora que se ha hecho patente la gran visión de don Salvador Sanchez Alcantara. Este hombre vislumbro con notable lucidez que sumando las inteligencias y habilidades, los conocimientos empíricos o aprendidos de diferentes individuos, podría conjuntarse una sociedad de iniciativa privada que a su extraordinario dinamismo uniera una organización firme y eficaz.

3 ° Cada socio podrá tener un máximo de cinco unidades de su propiedad, de acuerdo a lo consignado en la Ley de vías. Romper este principio llevaría a la posibilidad de concentrar en pocas manos la administración de la Empresa. En el medio transportista existen varios ejemplos del rotundo fracaso que se genera cuando el capital de una empresa se ha concentrado en un número reducido de personas.



Con base en los anteriores principios, consolidados a partir de 1966, se inicia para la Empresa una floreciente época, la cual aun no ha terminado. Por el contrario, este impulso ha seguido desarrollándose, actualizándose y complementándose al ritmo que el País lo ha ido requiriendo y en consonancia con las demandas de un publico que exige cada vez mejores servicios

Continua.....