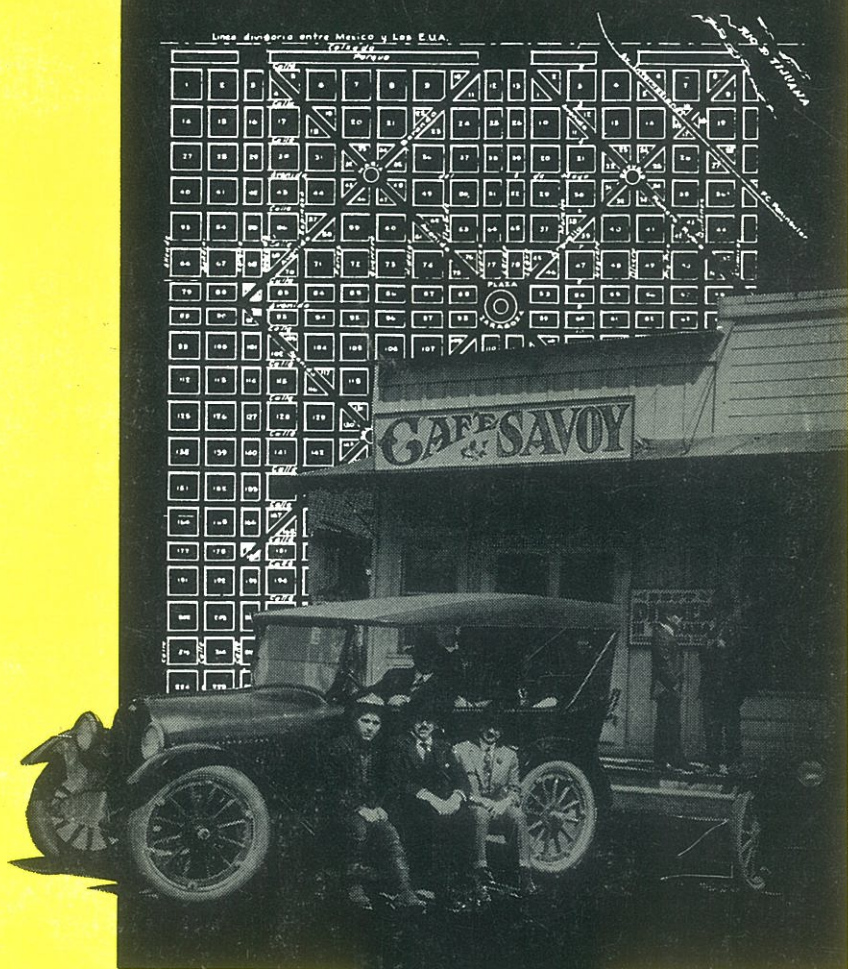


EL GREMIO DE CHOFERES Y LA LÍNEA INTERNACIONAL

1920-1933

Marco Antonio Samaniego



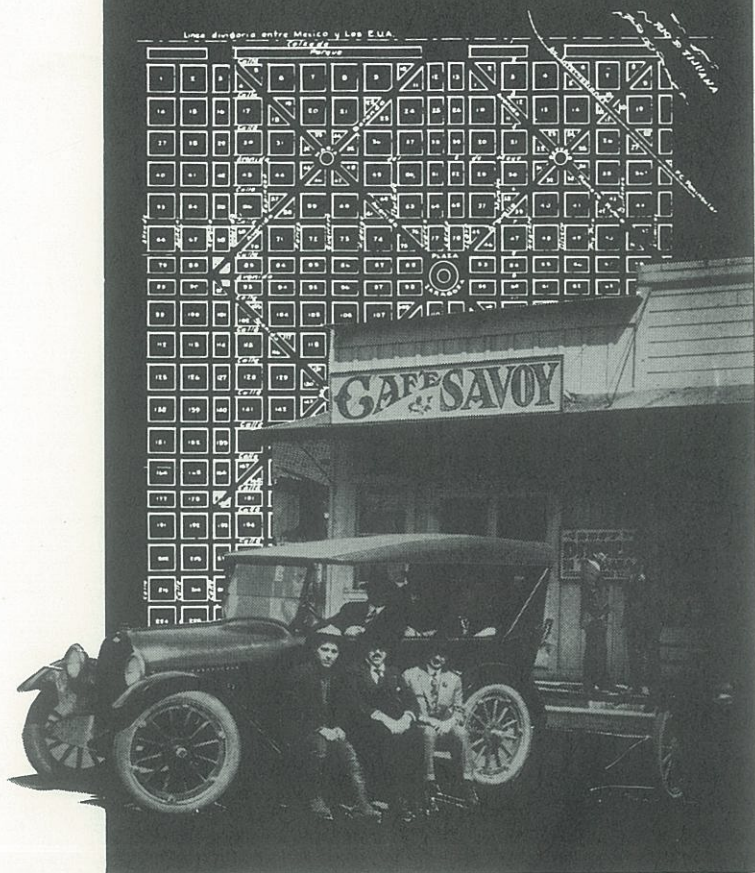
entrelíneas

TIJUANA BC MEXICO

EL GREMIO DE CHOFERES Y LA LÍNEA INTERNACIONAL

1920-1933

Marco Antonio Samaniego



entrelíneas

TIJUANA BC MEXICO

TIJUANA, BAJA CALIFORNIA, MÉXICO
1991

PRIMERA EDICIÓN, 1991
D.R. © MARCO ANTONIO SAMANIEGO
D.R. © EDITORIAL ENTRELÍNEAS
ASOCIACIÓN CULTURAL RÍO RITA
AVENIDA REVOLUCIÓN, 744, CENTRO
TIJUANA, BAJA CALIFORNIA, MÉXICO.

DISEÑO DE LA COLECCIÓN
ARMANDO GARCÍA ORSO
IMPRESO EN TIJUANA, BAJA CALIFORNIA, MÉXICO



EDICIÓN
LEOBARDO SARAVIA QUIROZ

EL GREMIO DE CHOFERES Y LA LÍNEA INTERNACIONAL 1920-1933

Introducción

LA FRONTERA MÉXICO-ESTADOS UNIDOS HA SIDO A LO LARGO DE su historia motivo de constantes desavenencias y acuerdos oficiales entre uno y otro país. Es una zona de cooperación y conflicto donde interaccionan dos economías con diferentes grados de desarrollo y dos culturas que presentan orígenes e historias distintas, por lo que su articulación es difícil y compleja, tomando en cuenta los diversos intereses que entran en juego.

En el presente trabajo hablaremos acerca de un caso que involucra a diversos elementos, como son: el cruce fronterizo, la Ley Seca (1920-1933), las compañías transportistas norteamericanas, los inversionistas extranjeros en el área, el Estado mexicano de la posrevolución y el surgimiento de nuevos actores sociales en la dinámica fronteriza como lo es el Gremio de Chauffers (choferes) de Tijuana, nombre con el que inició sus funciones la agrupación que actualmente es conocido como taxis amarillos.

La documentación localizada en los archivos de la agrupación hizo posible reconstruir los elementos de la problemática; asimismo, nos apoyamos en documentación del Archivo General de la Nación, cuyas fotocopias se encuentran en el Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Autónoma de Baja California y en el Periódico Oficial del Distrito Norte de la Baja California, categoría política que en la época se le asignaba a la región. Hemos dividido el trabajo en tres periodos, el primero corresponde a la formación del Gremio de Chauffers al inicio de los años veinte; la segunda el momento en que apoyados por el gobierno mexicano lograron tomar el control de las rutas en Tijuana y pactar con diversas empresas

norteamericanas para colaborar entre sí y por último, un tercer periodo en el que, por la crisis internacional que comenzó en 1929 y se acentuó al principio de los años treinta, el propio Estado mexicano intentó quitar los prerrogativas otorgadas al gremio.

La Formación

El Distrito Norte de la Baja California inició su integración al desarrollo capitalista a fines del Siglo XIX, en los alrededores de lo que corresponde a Ensenada. La minería fue la actividad que motivó este proceso. En el área de Tijuana, la aduana que se estableció en 1874 fue la única construcción importante, además de algunos pequeños negocios que se dedicaban a vender curiosidades mexicanas. Esta situación prevaleció prácticamente hasta la segunda década del presente siglo, cuando, por el movimiento moralista que iba en ascenso en Estados Unidos, se comenzaron a instalar en la zona fronteriza algunos locales en los que se expendían bebidas embriagantes y se practicaban juegos de azar.¹ La Revolución Mexicana generó una serie de cambios políticos en el Distrito y los militares que subieron al poder permitieron dichos sitios para sostener a los miembros de ejército, ya que se convirtieron en una fuente de recursos segura y abundante. A fines de 1914, tomó el cargo de Jefe Político el coronel Esteban Cantú, después de un poco relevante movimiento armado en contra del villista Baltazar Avilés. Con su arribo al poder se aceleró el proceso de terciarización de la economía y el número de locales aumentó paulatinamente. El Hipódromo de Tijuana, inaugurado en 1916, el casino «Monte Carlo» y los negocios de la Avenida «A», atraeron a un buen número de visitantes que propiciaron el interés de algunas compañías transportistas del sur de California.

La Sutherland Stages Co y la Woollet Stages Co., ambas de capital norteamericano, se disputaron el derecho, ante el ayuntamiento de Ensenada, de donde dependía la delegación de Tijuana, de trasladar pasajeros directamente desde San Diego. La Woollet Stages Co., extendió sus labores hasta el puerto

de Ensenada y colaboró con los comerciantes del puerto en la promoción turística del poblado, por lo que, además del buen servicio prestado, con la propaganda que realizaban, aumentó el número de visitantes al mencionado lugar.²

En 1920, con el Plan de Agua Prieta como bandera, se desconoció a Venustiano Carranza como presidente de la República. Los sonorenses, encabezados por Álvaro Obregón, Adolfo de la Huerta y Plutarco Elías Calles, tomaron el poder a nivel nacional inaugurando un periodo que resultó trascendental en la consolidación del Estado mexicano de la posrevolución. En Baja California se destituyó a Esteban Cantú con la amenaza de una intervención armada y se dio lugar a varios gobiernos efímeros en los que los deseos de autonomía de los ayuntamientos de Ensenada y Mexicali pusieron en serias dificultades a los gobernadores nombrados por Álvaro Obregón. La Ley Seca o Ley Volstead, puesta en práctica desde fines de 1919, acrecentó aún más el número de visitantes al poblado de Tijuana, calculándose que alrededor de 22 000 personas se divertían diariamente en el lugar durante la temporada de carreras.³

Los ensenadenses, a quienes convenía e interesaba que las compañías norteamericanas siguieran realizando el traslado de pasajeros, apoyaron a las mencionadas empresas ampliándoles a fines de 1920 la concesión a ambas empresas. A su vez, la Sutherland Stages Co. y la Woollet Stages Co. se mantenían en competencia por el pasaje en Tijuana. En 1921, Fred A. Sutherland, propietario de la empresa que llevaba su nombre, inició la construcción de una estación en las afueras del hipódromo de Tijuana y con ello mejoró el servicio, lo que marcó la pauta para que la Woollet Stages se quedara a la zaga, aunque mantuvo el servicio a Ensenada. Con ello se definió que la Sutherland se quedaría con el control de Tijuana y James H. Woollet, con el traslado al mencionado puerto bajacaliforniano.

El costo del traslado de San Diego a Tijuana era de 65 centavos de dólar; 50 centavos de San Diego a la línea internacional y 15 de la línea internacional al poblado de Tijuana o al hipódromo. Laboraban de las 6:00 am hasta las 12:00 pm. La aduana cerraba

a las diez de la noche, por lo que, con el fin de trasladar a quienes se divertían hasta más tarde, dejaban dos autobuses grandes en Tijuana, los que recogían el pasaje y lo conducían a la frontera; ahí se bajaban y cruzaban a pie a territorio estadounidense, donde los esperaba otro autobús de la misma compañía.⁴

La actividad generó el interés de algunos mexicanos para realizar dichos traslados y organizar una pequeña compañía que hiciera frente a los extranjeros. Según su propio decir, los automóviles que utilizaron fueron adquiridos en abonos en agencias de Estados Unidos y se encontraban comprometidos con dichos negocios. Al parecer, algunos fueron desempleados por las compañías norteamericanas; otros, aprendieron a conducir mientras los choferes estadounidenses dejaban las unidades para que fueran lavadas o reparadas de una llanta.⁵ En 1921, lograron organizarse debidamente y formaron una empresa a la que denominaron «OK». Compitieron con la empresa de Sutherland realizando el traslado de pasajeros hasta San Diego, California. Esta situación provocó reacciones de los empresarios norteamericanos y Fred A. Sutherland, para eliminar la competencia que significaba la naciente empresa mexicana, redujo los costos del pasaje y utilizó sus influencias con las autoridades norteamericanas para que se presionara a los choferes mexicanos. Varios de ellos fueron encarcelados y consiguió que se les negara la licencia de conducir en California, con lo que prácticamente desmantelaba a la nueva compañía mexicana.

A los pocos meses la «OK» cerró sus puertas y Sutherland volvió a subir los costos del pasaje a los anteriores precios. Los choferes mexicanos acudieron ante el cabildo ensenadense y con el gobernador Epigmenio Ibarra, pero la debilidad política de este último y la necesidad de los habitantes porteños porque se continuara el servicio y se pagaran los impuestos respectivos, imposibilitó se modificara la situación. Los choferes mexicanos se mantuvieron dando servicio exclusivamente de Tijuana o del hipódromo a la línea internacional, pero esto obligaba a los usuarios a descender, cruzar a pie y volver a subir a una unidad

del lado norteamericano, mientras que en los camiones y taxis de Sutherland cruzaban cómodamente sin descender ni cruzar a pie y obviamente los viajeros preferían utilizar los automóviles de la empresa anglosajona.⁶

En febrero de 1922, llegó al Distrito José Inocente Lugo, un nuevo gobernador que sustituyó a Epigmenio Ibarra Jr.. Apoyado por Álvaro Obregón y Plutarco Elías Calles en la Secretaría de Gobernación, inició un proceso de centralización política y económica, enfrentándose al ayuntamiento de Ensenada para quitarle el control sobre las actividades productivas.⁷ En esta coyuntura del enfrentamiento de los dos poderes, los choferes mexicanos recibieron el apoyo y al parecer el consejo del gobernador. El 28 de abril enviaron una carta al secretario de Gobernación en la que expusieron las condiciones de extrema libertad para con la compañía de Sutherland y como fueron presionados por el gobierno de los Estados Unidos para que no ingresen con sus unidades al vecino país. Señalaban:

... perjuicio [...] que estamos recibiendo en nuestros intereses con la oposición sistemática e injusta de esta empresa americana que se opone a que trabajemos lícitamente por nuestra subsistencia en nuestro propio país, nos hace recurrir a usted C. Secretario, solicitando su valiosa ayuda a fin de que se prohíba a la empresa Sutherland Stage el tráfico de carros en esta población, pues ni siquiera están nacionalizados ni registrados en esta aduana fronteriza; pues de seguir levantando o transportando pasajeros de Tijuana al Hipódromo y Línea Internacional que es único movimiento que nosotros hacemos para el éxito de nuestro negocio nos quita, de golpe, de todo tráfico con nuestros carros.⁸

Además, acusaron directamente al ayuntamiento de Ensenada de proteger los intereses de los norteamericanos y de mostrarse apáticos a la solución de sus problemas. La Secretaría de Gobernación consultó con el gobernador Inocente Lugo, quien abiertamente del lado de los choferes mexicanos indicó que previa investigación, la Sutherland Stage Co. tenía sólo un permiso del ayuntamiento de Ensenada para traslado de corres-

pondencia y que éste ya se había vencido. El 25 de mayo de 1922, se le volvió a pedir que recabara información al respecto, reafirmó lo anterior añadiendo que «las medidas más efectivas para proteger a los choferes es impedir el tráfico de los automóviles de la empresa citada»⁹

El 12 de junio, sin esperar la respuesta de la Secretaría de Gobernación Inocente Lugo ordenó al ayuntamiento de Ensenada que se dirigieran a la empresa de Sutherland y señalaran que «después de las diez de la noche no corran sus carros a la línea internacional, aunque ya tenga usted vendidos sus boletos de viaje redondo; pues al atener esta delegación la medida indicada, lo hace en obvio de dificultades con los choferes locales, que se llaman perjudicadas con el tráfico de que se trata, y por lo cual han asumido una actitud hostil apoyados por algunas elementos del pueblo».¹⁰ La disposición del gobernador provocó una severa protesta de los comerciantes de la Avenida «A», quienes señalaron que la medida perjudicaba sus intereses. Constituidos en Cámara de Comercio desde finales de 1920, presionaron al cabildo ensenadense para que no se cumpliera la disposición del gobernador aduciendo que el número de visitantes había disminuido notablemente.

El 10 de julio de 1922 se reunieron en Tijuana los comerciantes de la Avenida «A», Ramón Moyrón Jr., presidente municipal de Ensenada y los directivos de la Sutherland Stages Co.. Se planteó la situación y se llegaron a acuerdos que trataron de revocar la disposición del gobernador.

1. La Sutherland Stage Auto Co. se obliga a no vender boletos durante el día y la noche con dirección a la garita o línea internacional.

2. No establecer competencia para viajes de la estación del ferrocarril, Agua Caliente ni otro servicio en el recinto de la población.

3. Que en virtud de tener oficina en San Diego, California, y vender boletos de viaje redondo, no puede rescindirlos sin perjuicio de sus intereses y de la población de Tijuana.

4.- Que para nada habrá competencia a los quejosos después de las estipulaciones señaladas en su solicitud.¹¹

El tercer acuerdo, que señalaba la imposibilidad de la empresa para dejar de vender boletos de viaje redondo, «sin perjuicio de sus intereses y de la población» dejó en buenos deseos lo demás, que son tan sólo promesas de que no se haría competencia, pero no se asentó cómo se evitaría ni en que forma los choferes locales saldrían beneficiados. La dificultad de llegar a un acuerdo provocó que los conductores mexicanos se mostraran inconformes y siguieran en espera de las disposiciones que se dieran en la capital de la República. El 28 de julio, el subsecretario de Gobernación, Gilberto Valenzuela, resolvió el caso:

...me permito manifestar, que esta Secretaría sabe que conforme al art. 5o. del reglamento para el servicio de vehículos de alquiler en la población de Tijuana, expedido el 30 de diciembre de 1920, que hay en la citada población, en servicio para el público, gran exceso de automóviles de alquiler y por ende se ha producido un desequilibrio en la competencia que redundo directamente en perjuicio de gobierno y que por tal motivo se sirva transcribir dado en el artículo expuesto y en el 28 de la Constitución General de la República retire a la empresa Sutherland Stage Co. el permiso que tiene para sus diligencias y carros circulan en Tijuana haciendo tráfico con pasajeros...¹²

De esta manera, se daba un paso importante en la consolidación de los choferes mexicanos, pero los empresarios norteamericanos y los comerciantes de Tijuana no admitieron la disposición tan fácilmente. La orden, que negaba los acuerdos mencionados e ignoraba a la autoridad municipal apoyando al gobernador y a los choferes mexicanos, se comenzó a poner en práctica. Los comerciantes de la Avenida «A» insistieron que sus negocios resentían el descenso de visitantes; señalaron en un telegrama dirigido al secretario de Gobernación en el mes de agosto:

La Asociación comerciantes Tijuana Baja California ha podido confirmar que con la suspensión del tráfico de la empresa diligencia Southerland Stage Co. acordado por esa Secretaría el veintiocho de julio comercio de Tijuana ha sufrido considerablemente por este motivo y por eficaz servicio que presta la Southerland Stage Co. esta asociación de comerciantes permítese rogarle atentamente [se] sirva reconsiderar acuerdo de veintiocho julio ordenado ayuntamiento Ensenada permita a dicha empresa continúe haciendo transporte pasajeros de San Diego en forma que lo ha venido haciendo...¹³

Por su parte, Fred A. Sutherland, envió un escrito a Álvaro Obregón en el que manifestó su desacuerdo con la orden del 28 de julio y amenazó con dejar de trasladar personas de San Diego a la línea internacional, lo que podría afectar a la población de Tijuana. Obregón solicitó informes al subsecretario de Gobernación, Gilberto Valenzuela. Éste señaló las razones para la resolución, aclaró que la falta de reciprocidad de las autoridades norteamericanas y el artículo 28 de la constitución referente a la prohibición de monopolios en México, fueron los principales motivos para determinar que la Sutherland Stages Co. dejara de entrar a territorio mexicano con entera libertad en perjuicio de los choferes mexicanos. Debemos hacer mención que las relaciones entre México y Estados Unidos se encontraban interrumpidas desde la caída de Venustiano Carranza. El gobierno mexicano hacia intentos por restablecer los nexos, pero al no poder conseguirlo los sentimientos nacionalistas tomaron mayor revuelo.

Sutherland interpuso una solicitud de amparo en contra de actos de la Secretaría de Gobernación, Gobernador del Distrito Norte, Ayuntamiento de Ensenada y Delegado Municipal. En el juicio correspondiente se asentó que al ayuntamiento de Ensenada no le correspondía otorgar los permisos de carácter internacional, ni tampoco sobre transporte, ya que esto era facultad exclusiva de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y de la Secretaría de Hacienda, quien tenía bajo su responsabilidad a las aduanas.

El 8 de septiembre de 1922, se negó el amparo a Fred A. Sutherland debido a que llegó ante las autoridades judiciales sin documentos que le dieran representación legal de la Sutherland Stages Co., aduciendo que era el dueño, pero el juez le aclaró que al señor Sutherland no se le había revocado ningún permiso, sino a la empresa, por lo que no se era posible tratar el caso sin los documentos que avalaran su personalidad jurídica.¹⁴

En dos ocasiones más solicitó el amparo, que le volvió a ser negado de manera definitiva el 26 de septiembre, argumentándole que el permiso del ayuntamiento de Ensenada no tenía ningún valor por tratarse de un asunto de carácter federal. Las pruebas que presentó fueron invalidadas por los testimonios de algunos habitantes de Tijuana que confirmaron el hecho de que Sutherland estaba formando un monopolio y por tanto era de aplicarse el artículo 28 constitucional.

De esta manera, con el apoyo del gobernador Inocente Lugo, los choferes mexicanos lograron que la empresa norteamericana dejara de cruzar a territorio mexicano. El 4 de octubre, tomaron el nombre de Gremio de Chauffers Mexicanos, que llevaba implícita la situación existente en la frontera al tomar una palabra de origen francés para especificar su actitud. El servicio a los turistas que visitaban al poblado y que los llamaban de esa forma, debió ser la razón para que lo adoptaran como su nombre oficial. A partir de este momento, las compañías norteamericanas tratarían de distintas maneras de eliminar a disminuir el logro obtenido por los choferes mexicanos.

En el mes de noviembre, varias unidades de Sutherland conducidas por mexicanos intentaron realizar el servicio de transporte de San Diego a Tijuana amparados en el hecho de que no eran miembros de la empresa citada y en su nacionalidad. El gremio envió un documento al secretario de gobernación, afirmaron que los 50 miembros de la agrupación y sus familias se veían afectadas por la actividad de los empleados de Sutherland. Nuevamente el apoyo del gobernador fue defini-

tivo para negar el cruce de las unidades de Sutherland conducidas por mexicanos.

Luego de su victoria comenzaron a hostigar a la empresa de James H. Woollet para que ésta dejara de hacer el traslado de pasajeros de San Diego a Ensenada, acusando a la empresa con los mismos argumentos que lo hicieran contra Sutherland. Sin embargo, se aliaron con los dirigentes del partido cooperatista, quienes presentaron una férrea oposición a Inocente Lugo e incluso, los dirigentes de dicho partido, a principios de 1923 desconocieron la autoridad del gobernador, cuando la delegación de Tijuana quedó bajo su control. A principios de marzo se destituyó al breve gobierno de los cooperatistas y los choferes mexicanos que los habían apoyado, con la intención de que se prohibiera el paso de las unidades de la Woollet Stages Co., se vieron en una encrucijada ya que Inocente Lugo dejó de brindarles su cooperación.¹⁵ Destacamos el hecho porque Lugo se caracterizó por apoyar a los intereses de los norteamericanos en el Distrito y en el caso de las empresas transportistas era una honrosa excepción.

Los miembros del gremio amenazaron a la empresa de Woollet con el uso de la violencia para impedir cruzaran sus unidades. James H. Woollet, con el apoyo de los ensenadenses, pidió a la Secretaría de Gobernación que no se actuara en su contra y presentó documentos firmados por los usuarios, en los que se referían al buen servicio que prestaba. El gremio de choferes, sin la ayuda del gobernador, y movilizados por los cooperatistas, quisieron tomar medidas drásticas cerrándole paso a los camiones que Woollet utilizaba en los viajes a Ensenada. Esta actitud condujo a Inocente Lugo, el primero de mayo de 1923, a dar órdenes para que se protegieran las unidades del señor Woollet y se le otorgaran las garantías de seguridad necesarias.

De esta manera, quedó muy claro el hecho de que contar con el apoyo del gobernador resultó definitivo para conseguir las demandas del gremio. El proceso de centralización política y administrativa de Inocente Lugo les sirvió para obtener el

triumfo sobre la empresa de Sutherland, ya que el gobernante pretendía disminuir la fuerza de los enseñadenses durante 1922. En cambio en 1923, a los porteños ya se les había disminuido muchas de sus facultades y quienes representaban mayor peligro eran los cooperatistas de Tijuana. Debemos señalar que los dirigentes de dicho partido dijeron ser anarcosindicalistas, lo que debió ser motivo para el respaldo mutuo. El resultado de esa unión fue negativa para los choferes mexicanos. A pesar de dar los mismos argumentos que contra Sutherland y tratarse de un caso semejante, no lograron obtener nada favorable para su causa, aunque si contribuyeron a desmerecer gravemente la imagen del gobernador, quien también sostuvo enfrentamientos con las cooperatistas del valle de Mexicali.

La concertación desde arriba

El dos de noviembre de 1923 tomó la gubernatura del Distrito el general sonorense Abelardo Luján Rodríguez, quien venía solo por unos meses y permaneció seis años, hasta diciembre de 1929. Durante su periodo se constituyó en el principal inversionista mexicano en todo el Distrito y logró acumular una importante fortuna, además de numerosas propiedades que lo convirtieron en uno de los hombres más ricos de México durante la época. Se alió con los capitalistas norteamericanos en varios negocios, siendo el más importante el Hotel Casino de Agua Caliente en Tijuana. Eliminó paulatinamente la actividad política, desapareció los ayuntamientos que se le opusieron y colaboró en la formación de algunas agrupaciones de trabajadores, eliminando a los grupos radicales, como los cooperatistas de Tijuana, quienes no volvieron a tener un papel significativo y al parecer la mayoría salió del Distrito con las medidas tomadas por el nuevo gobernante.

El carácter pragmático de Abelardo L. Rodríguez se puso de manifiesto al negociar con los empresarios norteamericanos y el gremio de choferes mexicanos desde los primeros días de su actuación en el Distrito. A su llegada, los comerciantes de la

Avenida «A», señalaron la molestia que tenía el turista al bajarse del lado norteamericano, cruzar la frontera a pie y trasladarse hasta las unidades del gremio. La International Stage Co., nombre que tomó la Sutherland Stage Co., solicitó el permiso correspondiente al gobernador para trasladar el pasaje inmediatamente al sur de la línea internacional, donde se encontraba la estación del Gremio de Choferes y así evitar que los turistas caminaran. El 26 de noviembre de 1923, es decir, apenas a tres semanas en el cargo, Rodríguez acordó:

...Le participo que este gobierno de mi cargo, a fin de facilitar hasta donde sea posible el tráfico de turistas de esta población, permite que los automóviles de la mencionada empresa pasen a dejar y a recoger pasajeros hasta cualquier punto situado inmediatamente al sur de la línea internacional; bajo el concepto que deberán ser siempre representadas las disposiciones legales sobre migración, aduanas y demás relativas. Es expresamente entendido que, para evitar perjuicios a los choferes mexicanos que recorren los trayectos comprendidos entre la garita, el hipódromo y esta población, los automóviles de la citada empresa por ningún motivo podrán internarse más al sur del lugar en que dichos choferes tienen establecida su estación, en las cercanías de la garita mexicana.¹⁶

Los choferes mexicanos se opusieron a la determinación, señalaron que las autoridades de migración no ponían el debido rigor y que las maniobras con los camiones grandes eran muy difíciles de realizar. La respuesta de Rodríguez no modificó la disposición, pero les permitió a los choferes mexicanos que estacionaran sus autos en la salida inmediata del hipódromo para compensarlos, además que les redujo el pago de impuestos.

En 1925, Abelardo L. Rodríguez, se enfrentó al ayuntamiento de Ensenada que exigía mayores derechos sobre las actividades productivas para incrementar sus recursos. De manera semejante a Inocente Lugo, Rodríguez ayudó a los tijuaneños para que éstos se separaran del ayuntamiento de Ensenada y constituyeran otro aparte, además de que trató de quitarles fuerza

económica disminuyendo los ingresos de los porteños. Bajo este contexto, aprovechando las desavenencias, el gremio, intentó de nuevo quitarle el control de la ruta a James H. Woollet, negándole el libre paso a las unidades de la empresa norteamericana. Esto afectaba a los ensenadenses, tanto en el servicio como en el cobro de impuestos. Se expusieron los mismos motivos respecto al monopolio que se formaba en la ruta, la falta de reciprocidad para el cruce a los Estados Unidos, que las unidades norteamericanas no pagaban los impuestos a la federación y sólo al municipio y la desventajosa competencia realizada. En este caso, se envió un documento a la Secretaría de Gobernación, pero quien resolvió de manera directa fue el gobernador. Señaló el 29 de junio:

Teniendo conocimiento este gobierno de que alguna empresa de transporte de pasajeros hacen el tráfico entre San Diego, Tijuana y Ensenada, cruzando la línea divisoria y operando en territorio nacional sin cumplir con las disposiciones legales vigentes, ha tenido a bien acordar se haga saber a las autoridades correspondientes en los Estados Unidos del Norte deben dejar sus pasajeros al llegar a la línea y que la internación o transporte de dichos pasajeros dentro del territorio nacional sólo podrá hacerse por empresas legalmente establecidas en este Distrito.¹⁷

Con esta medida, la Woollet Stages Co. quedó dividida, ya que varias de sus unidades estaban debidamente registradas en México y siguieron funcionando, pero ninguna debía pasar a territorio norteamericano a recoger pasaje, por considerarse competencia desleal. Los ensenadenses se consideraron afectados con la disposición. La Cámara Nacional de Comercio Industrial Agrícola y Minera, sin tratar con el gobernador primero, enviaron un documento a la Secretaría de Gobernación en el que señalaron el buen servicio otorgado por la empresa norteamericana desde hacía nueve años y la promoción turística al puerto realizada por la compañía. Señalaron que el número de turistas disminuyó severamente en menos de un mes y que el servicio del gremio era muy malo. Proponían la creación de

una nueva empresa que llamarían «Compañía de Transportes de la Baja California, S.A.» efectuando el servicio en las mismas condiciones que la empresa del Sr. Woollet.¹⁸

La Secretaría de Gobernación consultó el caso con Abelardo L. Rodríguez, este, señaló que la compañía que se pretendía establecer afectaría a los choferes mexicanos y monopolizaría el servicio de autotransporte, considerando la falta de reciprocidad en el cruce a los Estados Unidos. Afirmó que la Compañía de Transportes de Baja California, S.A. era de capital extranjero y sólo el nombre era mexicano. Con esta información, Genaro Vázquez Vela, secretario de gobernación, negó el permiso de formar la compañía, que en realidad era la misma del señor Woollet. Los choferes mexicanos extendieron sus viajes hasta el puerto y el gobernador quitó facultades al ayuntamiento de Ensenada.

Las propuestas de los empresarios

El marcado interés de las empresas transportistas norteamericanas por ingresar a territorio mexicano continuó. A diferencia de los años anteriores, de 1925 en adelante las propuestas comenzaron a llegar directamente al gremio y no a las autoridades del Distrito o municipales. Cabe asentar que en 1926 Tijuana se convirtió en municipio, separándose de Ensenada. Durante 1926 y 1927 funcionaron dos consejos municipales que muy poco hicieron en beneficio del poblado, caracterizándose por serias diferencias políticas auspiciadas por Abelardo L. Rodríguez.

En noviembre de 1925 el gremio de choferes recibió una interesante propuesta de Chas D. Boynton y Hernando Limón, director del periódico *El Hispanoamericano*, editado en San Diego, California. Los invitaron a integrar una cooperativa que funcionara en ambos lados de la frontera. Señalaron para convencer a los miembros del gremio que la empresa de Sutherland obtenía más ganancias que ellos trasladando a sus pasajeros de San Diego a la línea y aseguraban que cuando no era temporada

de carreras se veían en serias dificultades económicas. La cooperativa mexicoamericana funcionaría de San Diego a Tijuana sin trámites al cruzar la frontera. Las oficinas estarían en Tijuana; los señores Limón y Boynton serían los encargados de asuntos legales y de los inversionistas; se aceptaría como conductores sólo a miembros del gremio de choferes; se pagaría treinta centavos de dólar por cada pasajero en viaje redondo al gremio; los sueldos serían iguales a los empleados norteamericanos; tendrían derecho a comprar acciones; su automóvil pasaría a ser de la compañía y existiría un representante del gremio en la mesa directiva.

Hernando Limón presentó una amplia exposición para quitar los temores existentes en respecto a la Sutherland Stage. Adujo que los mexicanos sí podían conducir en Estados Unidos, sólo se requería tener el seguro correspondiente, tanto del automóvil como del chofer. Indicó que la Sutherland Stage Co. no podría realizar los trámites legales en México sin el consentimiento de la agrupación y por tanto, de los trescientos mil pasajeros que anualmente transportaba la compañía americana, cuando menos cien mil serían para la cooperativa, con ello el gremio recibiría alrededor de cuarenta mil dólares.¹⁹

Dos semanas después, el 29 de noviembre, se dio respuesta a la propuesta de Hernando Limón. Se negaron a formar la cooperativa. Hicieron alusión a la Sutherland Stage Co., que «nos ha costado muchos dolores de cabeza», asegurando que no estaban dispuestos a correr el riesgo otra vez. Afirmaron:

...desde la hora y momento, en que tanto la Secretaría de Gobernación, como el Sr. Gobernador, han dado su apoyo en lo que hemos solicitado, para que ninguna compañía extranjera pase el territorio nacional, con su pasaje al aceptar las proposiciones del Sr. Limón, sería todo lo que hemos hecho, un por demás, el que persona o personas, se acerquen a usted, con el fin de hacernos alguna proposición por su conducto, porque el sentir de esta agrupación, es el seguir en la forma en que estamos haciendo el servicio de pasajeros a la línea por el precio de treinta centavos, en esa forma dispuestos a sufrir la pobreza de nuestros salarios pero sin desobedecer jamás, ni faltar

mucho menos a nuestros compromisos [...] así como manifestarle a usted, que diario estamos recibiendo promesas de empresas americanas, que desean conseguir pasar a este lado, con su pasaje, cosa que jamás esta corporación ha podido conseguir en el lado americano...²⁰

En enero de 1926, Miguel González, comerciante tijuaneño trató de convencer al gremio de pactar con Boynton, y se le volvió a negar la posibilidad. En noviembre, de nuevo el mismo Boynton quiso negociar con los miembros del gremio, trató de cruzar varias unidades sin el consentimiento de la agrupación ni autorización oficial, creándose una situación tensa en la frontera, ya que además en esos momentos, Plutarco Elías Calles, presidente de México, condenó la invasión estadounidense a Nicaragua y se discutía una ley petrolera que afectaba a los empresarios anglosajones. El presidente norteamericano Coolidge, llegó a decir que al «Soviet México» le podía pasar lo mismo que al mencionado país centroamericano.²¹ A pesar de ello, los choferes mexicanos rechazaron el ingreso de las unidades de Boynton.

Cambio de táctica

En 1927 se inició la construcción del famoso y legendario Hotel-Casino de «Agua Caliente». Wirt G. Bowman, James Crofton y Baron Long, se asociaron con el gobernador del Distrito, Abelardo L. Rodríguez, para constituir el poderoso grupo financiero. Desde principios de 1928, se comenzó a plantear la necesidad de establecer una línea de transportes desde el Hotel Coronado, en San Diego, para que los turistas de la más alta categoría, no se molestaran en descender de un autobús y subirse a otro, menos confortable y lujoso, como las unidades de los mexicanos.

En abril, Wirt G. Bowman, hizo una propuesta al gremio para que se dejaran cruzar automóviles de lujo. Se le negó la petición inicial; Rodríguez apoyó a los choferes mexicanos en este primer intento. En junio se volvió a repetir la solicitud y en esta ocasión

en vísperas de la apertura del Hotel-Casino de Agua Caliente, el gobernador intervino directamente y pactó con los choferes agremiados. Se permitió el cruce de una línea de transportes de lujo, entre ellos algunos automóviles convertibles o «Sigth-seeing». A cambio de esto, los choferes mexicanos dejaron de pagar impuestos al erario del Distrito.²²

El 23 de junio se inauguró el Hotel-Casino y el interés creciente de los inversionistas norteamericanos benefició al gremio cuando por negociaciones con los empresarios del Hotel Coronado, se permitió el cruce de autobuses sin ningún trámite. El gremio, empezó a cobrar 25 centavos de dólar por cada pasajero trasladado en los minibuses, es decir, recibía un pago como si hubieran prestado el servicio, con la prerrogativa de que no invertían nada, lo que daba una ganancia neta a la agrupación.²³

Las denuncias entre los empresarios norteamericanos

Por lo anterior, las empresas norteamericanas, como la Sutherland Stages Co. y la Woollet Stages Co., que no se beneficiaron con los acuerdos mencionados, comenzaron una guerra interna por recibir el mismo trato. Fred A. Sutherland habló de actitud discriminatoria e injusta; James H. Woollet señaló cosas semejantes apoyado por la Cámara Industrial Agrícola y Minera de Ensenada. Ambos acusaron a Juan Roche, particular que hacía el traslado de San Diego a Tijuana en forma individual cobrando dos dólares semanales a sus pasajeros. Sutherland cuestionó al gremio porque a Roche sí se le permitía; los conminó a prohibirle el paso por ser competencia desleal. De igual manera acusó a James H. Woollet de estar cruzando sus camiones con la ayuda de las autoridades aduanales, lo que al parecer era cierto. Los choferes mexicanos agradecieron la información sobre el caso de Woollet y evitaron que se siguiera practicando tal situación. De esta manera, quien había sido su principal enemigo, se convertía ahora en un colaborador.²⁴

En 1929, Woollet y Sutherland se unieron para hacer denuncias en contra de la Pick Wick Stage Sistem, nombre de una

empresa que intentó conseguir el permiso para cruzar a México con la ayuda de un licenciado de apellido Sanders; el Sr. Brannon, dueño de la empresa y una tal señora Rignier eran quienes se apoyaban mutuamente para realizar el traslado. Woollet le escribió a Sutherland para que se dirigiera al gremio. Le indicó:

...hay en Tijuana una señora que se llama Rignier, la quien supongo que es mexicana pero también tiene residencia en San Diego. Esta señora entiendo, esto naturalizando carros americanos en México de la siguiente manera: digamos que hay un señor en los Estados Unidos que desea operar en México-taxicab, autobús o cualquier modo de transportar a los pasajeros. Este señor compra su carro, pero lo hace en nombre de la señora Rignier, para su propia protección, empero dicho señor pide a la señora Rignier que otorgue un contrato de compra y venta en favor de él cubriendo tal automóvil con fecha dos o tres meses adelante. Entonces la señora Rignier, con el carro debidamente en nombre suyo en los Estados Unidos, toma el carro y lo registra en México como carro mexicano. Después de hacer esto, ella traspasa el carro a dicho señor dueño otra vez. En tanto el dueño americano tiene derecho a operar su carro en México, llevando pasajeros.²⁵

Woollet señaló que la señora Rignier cobraba treinta dólares por el trámite y si lo hiciera un extranjero saldría en 240 dólares. Por ello, aseguró, el número de automóviles que transportaban pasajeros desde Los Ángeles y San Diego hasta Tijuana y el Agua Caliente había aumentado significativamente. Es importante señalar que estos autos no tenían logotipo de taxis, por lo que resultaba difícil identificarlos.

Sutherland informó de esto el gremio y se dio especial atención al caso. Se comenzó a detener los automóviles que resultaran sospechosos por la cantidad de pasajeros y se localizó a la señora Rignier. Al parecer se le amenazó seriamente para que dejara de colaborar con el señor Brannon. En enero de 1930, el mencionado empresario hizo una propuesta al gremio para trabajar de manera conjunta y se le negó rotundamente cualquier posibilidad de llegar a un arreglo.

Los gobiernos efímeros

En diciembre de 1929, Abelardo L. Rodríguez renunció a la gubernatura del distrito argumentando su interés por los estudios en aeronáutica y pidió un permiso con el fin de ir a Europa. En el momento de su retiro se dejaba sentir desde tiempo atrás los efectos de la crisis financiera más renombrada en el Siglo XX. La reconstrucción europea afectó severamente la industria norteamericana, los precios de las mercancías descendieron abruptamente y muchos hombres se quedaron sin empleo. Se inició la repatriación de mexicanos en los Estados Unidos, llegando a casi medio millón en 1934. Las zonas fronterizas resintieron severamente dicha repatriación creándose conflictos de carácter laboral en Baja California.

Por otro lado, México vivió momentos trascendentales en la configuración del sistema político. El asesinato de Álvaro Obregón, reelecto en 1928, despertó muchos antagonismos entre diversos militares que fueron sofocados con mucha dificultad por Elías Calles con la creación del Partido Nacional Revolucionario. Tres presidentes, Emilio Portes Gil, Pascual Ortiz Rubio y el propio Abelardo L. Rodríguez, estuvieron bajo la supervisión de Calles los años que duró la crisis económica. Ortiz Rubio intentó quitarse la sombra del «jefe máximo», pero le fue imposible y debió renunciar en 1932.

En Baja California hubo cuatro gobernantes, José María Tapia (enero 1930-septiembre 1930); Arturo M. Bernal (septiembre 1930-diciembre 1930); Carlos Trejo y Lerdo de Tejada (diciembre 1930-noviembre 1931), y Arturo Olachea Avilés, (noviembre 1931-septiembre 1935). Durante el gobierno de este último, en un periodo de tres semanas estuvo Arturo M. Elías, pero su actuación fue irrelevante. La inestabilidad de estos gobiernos se debió en gran parte al efecto de la crisis mundial y a los vaivenes políticos del gobierno de Pascual Ortiz Rubio que intentó reducir la influencia de Elías Calles con resultados negativos.

Los cambios mencionados no afectaron de inmediato la situación del transporte fronterizo, aunque el censo de visitan-

tes se dejó sentir paulatinamente. José María Tapia, que había sido diputado por el Distrito de 1926 a 1928 y uno de los principales colaboradores de Rodríguez, tuvo muchos problemas en el Valle de Mexicali y prestó poca atención a las peticiones de los empresarios norteamericanos que insistían a cruzar al lado mexicano.

Los comerciantes de la Avenida «A» señalaron ante el gobierno central que el gremio de choferes era uno de los problemas para la llegada de más visitantes. Por ello, los choferes mexicanos, debieron justificar su situación en la frontera. En un informe el presidente de la República y el secretario de Relaciones Exteriores indicaron:

El gremio de choferes mexicanos de Tijuana cuenta en la actualidad, con 50 miembros activos, todos los que cuentan para el servicio de pasajeros respectivamente, con automóviles Cadillac, de siete pasajeros, modelos de limosinas, los que operan diariamente entre la línea internacional y Tijuana, Agua Caliente, Ensenada y eventualmente a cualquier parte del territorio; además se cuenta con 4 camiones con capacidad de 30 pasajeros cada uno, todos en magníficas condiciones de eficiencia y seguridad para el pasaje, cuyo buen servicio lo garantizan sus marcas: Mark Pierce, Arrow, Fageol, y Moreland y el constante cuidado que se les dedica para su mantenimiento.²⁶

Aseguraron además que el servicio era eficiente y que de accederse a las peticiones de las compañías extranjeras se perjudicaría gravemente los intereses de las 50 familias mexicanas.

El 17 de marzo de 1930 la Tanner Motor Car Company de Los Ángeles, California, representada por el abogado Claudio J. Velarde, realizó otra propuesta al gremio y al secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, Juan Andrew Almazán. Aducían que el plan económico de Pascual Ortiz Rubio ofrecía promover el turismo y eliminar las trabas existentes, por lo que era fundamental eliminar el problema que suscitaba la franja fronteriza y el Gremio de Choferes. Remarcaron la trascendencia de la propaganda y la publicidad que se haría de Tijuana «siguiendo la ola de modernismo y progreso»; aseguraron que

los turistas de altos recursos económicos, sin la publicidad, no llegaría nunca y de llegar, no utilizaría el servicio de transporte mexicano por no estar acorde con su persona y sólo ellos podrían realizar el traslado en condiciones de lujo y comodidad. Manifestaron que los inversionistas extranjeros habían arraigado sus capitales en la población y colaborado en diversas obras materiales que beneficiaron a la comunidad; ponían como ejemplo la escuela Álvaro Obregón, patrocinada por los socios del Hotel Casino de Agua Caliente. Aseguraron que no pretendían afectar al gremio y se comprometían a pagar 50 centavos por cada pasajero, viaje redondo, que trasladaran al Casino y en caso de que no se cumpliera lo acordado el convenio quedaría nulo inmediatamente. Asimismo ofrecían colaborar con el gremio en la construcción de puentes y facilitar la adquisición de unidades para transporte.²⁷

La respuesta del gremio de choferes se anotó al pie del documento en que se hizo la propuesta: «que se le conteste negativamente manifestándosele ser *muy* imposible ceder a lo que pide». Francisco J. Velarde, insistió ante el gobernador del Distrito, pero Tapia le indicó que sólo previo acuerdo con el gremio de choferes se podía arreglar el asunto. El 31 de marzo de 1930 la Comisión Nacional de Caminos dio también su respuesta a la Tanner Motor Car Company:

Esta comisión ha sometido a la opinión del Gobierno del mencionado Distrito, las solicitudes que ha recibido para explotación de transporte de pasajeros en el mismo Distrito, rogándole que para la resolución del caso se sirviera tomar en cuenta los intereses locales de los servicios análogos ya establecidos y en todas esas diversas ocasiones, el gobierno del Distrito se ha servido resolver negativamente, dando como motivo el de que con los servicios establecidos era suficiente para las demandas del público.²⁸

La compañía, al ver que los trámites legales no daban resultado, con la intención de confundir a las autoridades y a los choferes mexicanos, le colocaban placas de automóviles particulares a sus vehículos, además de quitarles cualquier insignia que

los identificara como parte de la empresa. De esta manera entraban a territorio mexicano sin ser molestados. Esta práctica fue detectada rápidamente. Llevaban a los choferes de los vehículos norteamericanos a la comandancia de policía, pero al demostrarse que la unidad no era de servicios colectivos, las autoridades no podían castigar a los norteamericanos y tenían que dejarlos ir. Los argumentos de los conductores anglosajones consistía en declarar que los automóviles eran propiedad particular y se encontraban rentados, incluyéndose en el precio de la renta el salario del chofer.

El truco legal no sirvió por mucho tiempo. El gremio recurrió a la Dirección de Vehículos de Sacramento, California, Estados Unidos. Denunció los hechos y las irregularidades que se cometían en el estado de California ya que los automóviles, para lograr su cometido, debían circular sin placas comerciales en territorio americano, lo que estaba en contra de las leyes. La agrupación mexicana amenazó a las autoridades de California de hacer lo mismo. Con ello se aceleró la injerencia de la División de Vehículos y en unos cuantos días eliminó el problema.

La insistencia de Woollet

A principios de 1930 se venció el permiso de James H. Woollet para llevar correspondencia de Tijuana a Ensenada con las unidades que tenía debidamente registradas en México. El gremio comenzó a llevar la correspondencia, e incluso intentó extenderse hasta Santa Rosalía, Distrito Sur de la Baja California, pero no obtuvo el permiso correspondiente. Woollet buscó la forma de incrementar los viajes con pasajeros al puerto y se alió con otra empresa transportista llamado Pick Wick Stage Co. de Los Ángeles, California. Comenzaron a vender boletos en San Diego y Los Ángeles para trasladar pasajeros hasta Ensenada; estos descendían del lado norteamericano y subían a los vehículos de Woollet en el lado mexicano, hecho que se hizo muy notorio en pocos días.²⁹

Dos norteamericanos, Robert J. Petterson y José Mora, probablemente empleados de Sutherland, denunciaron la situación ante las autoridades mexicanas. Se le recordó a Woollet que no debía hacerlo, y este aceptó, pero no dejó de vender los boletos hasta Ensenada. Fred A. Sutherland comunicó lo anterior al gremio, pidiéndoles ayuda para meter una demanda en contra de Woollet porque hacía propaganda en California de que era el único autorizado para cruzar a territorio mexicano; además Woollet firmó un contrato con varias agencias de viaje y con la comisión de ferrocarriles de California, por lo que de cumplirse lo prometido por Woollet, la empresa de Sutherland estaría en seria desventaja.³⁰ A pesar de que los pasajeros debían caminar casi una milla de la línea internacional en territorio mexicano para subirse a las unidades de Woollet, el servicio tuvo buenos resultados. Sutherland insistió en el hecho ante el gremio pidiéndole que intervinieran y en septiembre de 1930 comenzaron a presionar al nuevo gobernador, Arturo M. Bernal Navarrete. Este gobernante estuvo en el cargo mientras llegaba Carlos Trejo y Lerdo de Tejada, asignado para el cargo por Elías Calles. Los repatriados aumentaron significativamente y las actividades productivas se paralizaron por la crisis económica. Al parecer dio poca importancia al problema del gremio y éstos se dirigieran ante el delegado de gobierno y el recaudador de rentas, quien finalmente señaló «el señor Woollet se sirva suspender sus servicios de automóviles entre San Diego y puerto de Ensenada».³¹

Apoiado en los comerciantes de Ensenada James H. Woollet ignoró una vez más la orden y continuó realizando el traslado. El delegado de gobierno, Teodoro E. Villegas, se molestó por la actitud de Woollet. Envío un oficio a la Secretaría de Gobernación en el que denunciaba los hechos y acusó a Arthur Green Life, Guillermo Green Life, Tony García, Desiderio González, Esteban Olachea y al propio Woollet, de no atender la autoridad del Distrito. Los choferes mexicanos, reforzando lo asentado por Villegas, acusaron a los comerciantes ensenadenses de

querer formar una compañía con prestanombres para favorecer a la compañía norteamericana y eliminar al gremio.³²

Teodoro E. Villegas apoyó a los choferes y giró un oficio al comandante de policía de Tijuana para que «por medio de sus agentes, prohíba el paso de camiones de pasajeros que procedan de Estados Unidos haciendo viajes a Ensenada». Woollet aseguró que el permiso correspondiente ya estaba en trámite y no se hizo caso del oficio de Villegas. Los miembros del gremio pidieron hablar con el gobernador y enviaron documentos a la capital de la República, donde el diputado federal José María Dávila, se encargó de hacer gestiones en favor de los choferes mexicanos. Juan Andrew Almazán recibió la siguiente petición:

...sírvasse impartirnos su valiosa ayuda ante gobernador este Distrito y delegado gobierno esta población para impedir que tres americanos y un austriaco Arturo Green Life, Guillermo Green Life, J. H. Woollet y Tony García, hagan tráfico internacional en caminos nacionales con turistas en servicios automóviles de pasajeros, sin llenar requisitos de ley de camiones ni tener aprobadas tarifas ni permiso esa secretaría para usar camiones públicos y cumplir leyes migración y aduana, con perjuicio gremios mexicanos que nos impiden pasar a Estados Unidos para hacer igual trabajo entablado competencia injusta en menoscabo nuestros intereses y nacionalidad.³³

El 30 de noviembre de 1930 se llevaron a cabo las pláticas entre el presidente del gremio, Alberto García, y el gobernador Arturo Bernal. De igual manera, José María Dávila se entrevistó con Juan Andrew Almazán. En ambos casos, la respuesta fue semejante:

...J.H. Woollet, tiene permiso este gobierno, autorizado por Comisión Nacional de Caminos, para explotar diligencias Tijuana-Ensenada, pero esa licencia no autorizaba traer pasajeros de Estados Unidos ni siquiera tomarlos en sitio inmediato línea divisoria, y habiendo sido informado suscrito, señor Woollet, está haciendo indebidamente tráfico internacional... impídase tal servicio, en la inteligencia permisionaria Woollet sólo debe tomar pasajeros en su propia oficina ya que autorización con-

cedíosele es únicamente para transportar personas y objetos entre Tijuana y Ensenada.³⁴

El siete de noviembre se ratificó lo anterior por Andrew Almazán desde la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Ordenó se quitara la concesión al señor Woollet para hacer transporte internacional de pasajeros, tomando en cuenta que a los mexicanos se les negaba el paso a Estados Unidos.

El 8 de diciembre, James H. Woollet, con su terquedad característica, volvió a trasladar pasajeros de San Diego a Ensenada. Adujo que estaba tramitando el permiso. El licenciado Miguel F. Ortega, secretario general de gobierno del Distrito, le indicó al transportista norteamericano: «por acuerdo del C. gobernador del Distrito, adjunto devuelvo a usted los documentos que acompaña a su escrito de fecha 18 de los corrientes, manifestándole que este gobierno no puede rectificar lo que ya se dijo».

Fred A. Sutherland aprovechó la situación y demandó a James H. Woollet por incumplimiento de contrato con la Comisión de Ferrocarriles del estado de California. Pidió ayuda al gremio para que terminara en forma definitiva el problema de los choferes mexicanos; solicitó fueran a declarar a los tribunales norteamericanos en contra de Woollet y de ser posible alguna autoridad del Distrito que gozara de credibilidad para asegurar el resultado favorable en el juicio. Las fuentes documentales no permiten conocer si Sutherland le ganó el pleito a Woollet, lo cierto es que este último desapareció de la escena y no volvió a intentar cruzar a territorio mexicano.

La crisis se acentúa

A partir de 1931 la Gran Depresión llegó a los niveles más bajos y afectó severamente al Distrito Norte de la Baja California. Repatriados y falta de trabajo fueron las constantes en esos años. Carlos Trejo y Lerdo de Tejada se enfrentó al problema creando empleos en obras públicas, tanto en Mexicali como en Tijuana, donde se dejó sentir con mayor crudeza la crisis económica. En

Tijuana se le conoció con el nombre de «choyes» o «choyitas», porque se dedicó a construir camellones en el centro del poblado y en ellas se plantaron choyas. Los problemas políticos con el Partido Nacional Revolucionario y con el diputado José María Dávila hicieron que su gobierno resultara efímero. Una característica del mencionado fue su exacerbado nacionalismo y su odio en contra del capitalismo estadounidense. Sus pugnas contra los anglosajones y los chinos de Mexicali y Ensenada le crearon serios conflictos que motivaron su retiro del Distrito luego de nueve meses como gobernador.

Este nacionalismo exacerbado debió ser la causa por la que no hubo intentos de las compañías estadounidenses para cruzar a territorio mexicano. La documentación del gremio trata únicamente de algunos detalles para la importación de los automóviles que utilizaban, pero nada respecto a la línea internacional. De igual manera el abrupto descenso de bebedores a Tijuana disminuyó parcialmente el interés de las empresas, aunque los comerciantes de la población y de Ensenada insistieron que el gremio era uno de los principales obstáculos para el arribo de visitantes.

A fines de 1931 tomó el cargo de gobernador el general Agustín Olachea Avilés, quien también debió enfrentar el problema de los repatriados y el inicio de luchas entre el Partido Nacional Revolucionario y los miembros de la Confederación Regional Obrera Mexicana (CROM), que se declaró apolítica. El gobierno de Olachea se caracterizó por una militarización del Distrito que desplazó a la burocracia gubernamental y otorgar su apoyo al PNR. Los miembros de la CROM, a la que pertenecía el gremio de choferes mexicanos, hostilizaron a Olachea repetidamente y solicitaron se removiera del cargo, pero se mantuvo al frente del Distrito hasta 1935, cuando Lázaro Cárdenas era presidente de la República.

En julio de 1932, Olachea Avilés, dio la concesión a Enrique Torres, prestanombres, para que los camiones que venían de San Diego entraran a territorio nacional hasta 300 metros después de la línea internacional. La Secretaría de Comunicaciones

y Obras Públicas ratificó el permiso con el argumento de que tal concesión no afectaba al gremio, sino que, por el contrario, lo beneficiaba porque vendría un mayor número de turistas.³⁵

Otro arreglo al que se llegó fue con la Sutherland Stages Co., la que por medio de su nuevo gerente C.E. Cheney, logró establecer un convenio con el gremio a fines de 1932. La compañía americana empezó a vender boletos desde San Diego y los Ángeles hasta Tijuana o el Hotel Casino de Agua Caliente. Al pasar la línea internacional los conductores mexicanos recogían el pasaje y los llevaban al lugar que indicara el boleto. La Tanner Motor Tours, antes en contra del gremio, logró también el mismo acuerdo. Ambas compañías pagaban un dólar el viaje redondo por cada pasajero, de la garita al centro del poblado o al Agua Caliente.³⁶

Este convenio funcionó bien para los intereses de norteamericanos y mexicanos, con algunos malos entendidos de fácil solución. Un ejemplo de ello fue que algunas confundían la propaganda de la Sutherland y suponían que el boleto era para los dos sitios: El Agua Caliente y el centro del poblado. Al enterarse de que solo podían visitar un lugar se presentaban discusiones con los choferes mexicanos, quienes les cobraban más por llevarlos a ambas partes. Asimismo se lamentaban los turistas que se les pedía dinero adicional cuando querían retirarse del hipódromo antes de la última carrera. Al regresar a los Estados Unidos algunos se quejaban con la empresa norteamericana. C.E. Cheney, recomendó a los choferes mexicanos mayor flexibilidad en ese sentido con la intención de no perder clientela, ya que al parecer la competencia de un ferrocarril que llegaba hasta el casino podía ocasionar un descenso en el número de usuarios. C.E. Cheney, además, se mostró muy celoso de otras compañías particulares hicieron el traslado sin el debido consentimiento del gremio. Denunció a las empresas Hadley y la Condrae, que internaban pasaje hasta la estación del gremio, lo que consideró ilegal. Los choferes mexicanos señalaron que dicha práctica no se volvería a repetir.

Para entonces, Pascual Ortiz Rubio, había renunciado a la presidencia de la República y Abelardo L. Rodríguez lo remplazó con la clara intervención de Plutarco Elías Calles. Rodríguez fue acusado repetidamente de ser un títere de Calles. De hecho se considera que tal designación fue la mayor muestra de poder del entonces «Jefe Máximo de la Revolución Mexicana».

El gobierno cambia de estrategia

Abelardo L. Rodríguez, como gobernador, apoyó y negoció con el Gremio de Choferes, sin embargo, como presidente de la República y socio del Hotel-Casino Agua Caliente, trató de modificar las condiciones del cruce fronterizo en lo referente al transporte. Para ello contó con el apoyo del gobernador Agustín Olachea Avilés, quien obedeció en todos sentidos las medidas que trató de imponer Rodríguez. La Compañía de Agua Caliente, sin el permiso respectivo, inició una intensa propaganda en las ciudades californianas para atraer mayor número de turistas. Como parte de los atractivos se comprometía la empresa a trasladar a los pasajeros desde San Francisco hasta el Agua Caliente, sin trámites en la línea internacional y sin cambiar de unidades de servicio. Al momento de poner en práctica dicha situación se enfrentó con los intereses del gremio y no se pudo cumplir lo prometido.

El 12 de junio de 1933, los choferes mexicanos recibieron una propuesta del gerente del Agua Caliente, Alberto V. Aldrete, en la que solicitó su cooperación para trasladar pasajeros desde California, Estados Unidos, hasta el casino pasando la línea internacional sin molestar al turista ni obligándolo a cambiar de unidad. A cambio se ofreció pagar al gremio una cantidad determinada por cada visitante y que los conductores anglosajones fueran miembros temporales de la agrupación, para que pagaran las cuotas respectivas. El 14 de junio se respondió negativamente al señor Aldrete. Se le dijo que eran muchos años de constante lucha; que sus familias dependían de ellos y resaltaron los esfuerzos por conseguir un mayor número de vehícu-

los. No mencionaron el arreglo con la Sutherland Stages Co. pero es evidente que también pensaban en proteger los intereses de quien colaboraba con ellos.³⁷

El 19 de junio se envió un oficio al presidente de la República. Le pidieron su intervención en el asunto, máxime que como ex gobernador del territorio conocía a fondo el problema y había colaborado mucho con ellos. Sabían que Rodríguez era socio del Agua Caliente, pero aun así, acusaban al gerente del Hotel-Casino de querer provocar la desaparición del poblado, por tratar de evitar que se llevaran pasajeros a la Avenida «A». Señalaron que Aldrete era enemigo de la clase obrera y se defendían de los extranjeros «no sólo por las condiciones de orden moral y económico, sino por el patrocinio, ya que no debemos permitir por ningún motivo, ni bajo ningún pretexto, que dichos elementos extranjeros vengan a hacer en nuestra propia casa, lo que no sólo en lo particular, sino hasta por medio de sus leyes nos prohíben hacer en la de ellos, esto es, operar con nuestros carros en el lado americano».³⁸

Se solicitó al presidente que la Secretaría de Comunicaciones, de acuerdo a la ley, no dieran a la Compañía Agua Caliente el permiso correspondiente y se comunicara al gobierno del territorio una orden expresa de colaboración con los choferes mexicanos. Los comerciantes de la Avenida «A» que llamaban «la esponja» al Hotel-Casino porque acudían a él la mayoría de los turistas, propusieron al gremio una serie de alternativas para llevar a los visitantes al poblado y no trasladarlos al casino, lo que perjudicaba al propio Abelardo L. Rodríguez, y por tanto no pudieron aceptar, ya que entonces sus solicitudes al presidente de la República serían desatendidas en su perjuicio.

El 19 de julio, la Dirección General de Caminos, en un evidente error, expidió una concesión para el transporte de pasajeros al gremio, concesión que nunca había sido solicitada. Para aclarar el asunto, se envió un oficio el 9 de agosto en el que se manifestó no haber pedido el permiso, sino que no se diera trámite a la solicitud presentada por la Compañía Mexicana de

Agua Caliente, S.A. El escrito se reforzó con la siguiente información:

Durante la estancia de ésta del Sr. General Calles, entre los altos funcionarios del gobierno que estuvieron en visita en esta región, se cuenta el señor Coronel y Senador Carlos Riva Palacio. Dicho señor encontrábase alojado en el Hotel del Agua Caliente y quiso hacer un viaje a San Diego, California, E.U.A. acompañado de su familia. El Gremio de Chauffeurs Mexicanos, como acostumbra hacerlo siempre en estos casos, brindó al señor Riva Palacio, uno de sus carros, por cortesía, para que lo condujera sin costo alguno. Aceptó gustoso y fue conducido por nuestro compañero Enrique Cañedo, pero al cruzar la línea divisoria fue detenido el carro, por un inspector de migración americano, el cual y no obstante darle la explicación de que el carro aunque era de sitio, no iba rentado, se opuso terminantemente al paso del mismo, no bastándole, ni las explicaciones del Inspector de Migración Mexicana, ni las de nuestro compañero Cañedo. El señor Riva Palacio, con toda dignidad, regresó al lado mexicano, no sin antes pagar a un taxi americano, para que condujera a la familia que acompañaba a San Diego. Esto resalta más aún, si se tiene en cuenta, que nosotros al igual que nuestras autoridades locales y federales, siempre que se presenta un caso como el anterior, damos facilidades y atenciones a los funcionarios americanos que llegan a visitarnos.³⁹

Con lo anterior, los mexicanos demostraron la poca colaboración de las autoridades migratorias del vecino país y reforzaron el argumento de que a falta de reciprocidad por las leyes americanas, no se debía otorgar la concesión que Aldrete solicitó. En vista de la equivocación de la Secretaría de Comunicaciones y la Dirección General de Caminos, Pilar Velázquez, líder del gremio, fue a la ciudad de México con la intención de arreglar el asunto. Poco fue lo que logró hacer. El 29 de agosto el presidente de la República mandó un mensaje muy claro a los conductores tijuanenses:

Han llegado a mi conocimiento las dificultades surgidas entre los componentes de ese gremio y el gobierno del territorio norte de la Baja California, y con tal motivo me dirijo a usted para hacerles ver la conveniencia de que cooperen con el C. Gober-

nador de esa entidad para encontrar la mejor forma de zanjar cualquier dificultad, pues deben tomar en cuenta que dada la crítica situación por que atraviesa el territorio, la cual seguramente se agravará con motivo de la entrada en vigor de las leyes que regirán el país vecino, es indispensable que todas las fuerzas vivas de esa zona se apresten no sólo a evitar que se ausente el turismo, sino que por el contrario, hagan todos los esfuerzos que estén de su parte para atraerlo, puesto que es ésta una de las principales fuentes de ingresos del territorio.⁴⁰

La respuesta, puso en evidencia que Rodríguez apoyó a la Compañía del Agua Caliente. Se advierte además que los choferes tijuanaenses acusaron al gobernador Olachea de parcialidad y por ello los invita a no ponerle obstáculos en sus gestiones de intentar traer un mayor número de visitantes. Claramente señala el presidente de la República que en cuanto cambien las leyes en los Estados Unidos derogando la Ley Seca, el problema aumentará para la población fronteriza en general. Cabe hacer hincapié en que el demócrata Franklin D. Roosevelt, ganó la elección presidencial en los Estados Unidos y dentro de su política del New Deal (nuevo trato) se especificaba la creación de empleos, por ello contempló desde su campaña la derogación de las leyes prohibicionistas, tanto en juegos de azar como en bebidas embriagantes.

El seis de septiembre el gremio respondió al presidente de la República. Le señalaron que siempre habían colaborado en todo, afirmaban no tener ningún problema con el gobernador y volvieron a repetir los mismos argumentos de otras ocasiones –la familia, el patriotismo, la falta de reciprocidad en Estados Unidos– y ponían como ejemplo el caso de senador Carlos Riva Palacio, ya citado. Debemos destacar el hecho de que los choferes mexicanos pasaban por alto que las agrupaciones de la CROM en Tijuana tenían constantes pugnas con el gobernador. Una razón fue la falta de empleos en obras públicas, como se acostumbró con Trejo y Lerdo de Tejada y otra que Olachea se apoyó en la Cámara Local del Trabajo, enemiga de la CROM, tanto a nivel nacional como local.

Al parecer durante los meses de septiembre y octubre no insitió la Compañía Mexicana de Agua Caliente en pasar las unidades hacia México. En dichos meses la Sutherland Stage Co. regenteada por C.E. Cheney, fortaleció sus lazos con el gremio para tratar de mejorar el servicio de transporte. Se presentaron varias sugerencias de ambos lados de la frontera y se establecieron nuevos acuerdos. El seis de noviembre de 1933 se derogó la Ley Seca en Estados Unidos, con ello, la cantidad de visitantes se reduciría aún más. Los choferes mexicanos enviaron una comisión a la ciudad de México integrada por Luis Cubillas y Benjamín García, presidente y vicepresidente del gremio respectivamente. Acudieron con la intención de renovar el permiso para el traslado de pasajeros de Tijuana a Ensenada y buscar se derogara uno que se turnó a un senador de nombre Eleazar Valle, quien pretendía establecer una ruta entre dichos lugares. No llevaban como propósito el caso del cruce fronterizo ya que no se había insistido sobre el tema. Abelardo L. Rodríguez los recibió el 13 de noviembre, contestó en forma positiva a sus peticiones y los envió con el Secretario de Comunicaciones, general Miguel M. Acosta, quien ratificó lo dicho por el presidente el 15 de noviembre. Les aclaró el hecho de que en la ruta Tijuana-Ensenada no se trataba de una concesión, sino de permisos individuales. Les extendió 30 «esqueletos» para ser llenados en el menor tiempo posible. Luis Cubillas consideró terminada su misión y pidió que le enviaran dinero para el regreso, sin imaginar lo que les esperaba.

El 21 de noviembre de 1933, a dos semanas de derogada la ley seca, Abelardo L. Rodríguez, dio órdenes terminantes en contra del gremio de choferes, a pesar del diálogo con los dirigentes sin que se tratara el tema por considerarse inexistente. El Secretario de Comunicaciones, general de división Miguel M. Acosta, envió un telegrama al gobernador del territorio y al delegado de gobierno en Tijuana para que se permitiera el cruce de todas las unidades norteamericanas hacia territorio mexicano sin necesidad de llenar ningún requisito. El mismo día, Ignacio Gutiérrez, secretario del gremio, mandó un

telegrama a Luis Cubillas y Benjamín García, que permanecían en la ciudad de México, en el que indicó «comunicámosle Secretaría Comunicaciones giro telegrama delegado esta indicando debe permitirse tráfico internacional hasta Agua Caliente y paso turista hasta Ensenada...»⁴¹

Así, Abelardo L. Rodríguez, para fortalecer a la compañía Mexicana de Agua Caliente, luego de la derogación de la ley seca, engañó a los transportistas mexicanos y concedió el libre cruce a todas las unidades sin excepción y a cualquier punto del territorio. Con respecto a Ensenada, como los permisos eran particulares y no una concesión, se les darian los permisos, pero también existiría el ingreso de unidades de norteamericanas mejor acondicionadas. Es decir, de principio habría una supuesta competencia, en condiciones desiguales, ya que las unidades mexicanas seguían sin poder cruzar a los Estados Unidos. Con ello el gremio tendría a reducir su campo de actividad.

Un día después, el 22 de noviembre, los miembros del gremio publicaron boletines a periódicos de San Diego en los que se pedía solidaridad a los choferes americanos y no trataran de pasar a territorio mexicano. Apelaron a la hermandad de la clase trabajadora de ambos países, señalando que a final de cuentas la situación era la misma. Solicitaron un amparo en contra del gobernador Olachea, quien no había dado la orden oficial. Enviaron mensajes a Luis Cubillas y Benjamín García para que dialogaran con el Secretario de Comunicaciones, el presidente de la República y de ser necesario con el «Jefe Máximo de la Revolución Mexicana», general Plutarco Elías Calles. Olachea, por su parte, envió un mensaje al gremio, señalando que la orden no había sido de él, sino de la Secretaría de Comunicaciones.

Al día siguiente, 23 de noviembre, por estar Luis Cubillas en la ciudad de México, se nombró presidente a Pilar Velázquez, quien desde 1922 formaba parte del gremio y había colaborado con Abelardo L. Rodríguez cuando fue gobernador. Velázquez fue nombrado para tomar decisiones inmediatas con la debida representatividad, por la ausencia de Cubillas. Se interpuso un

juicio de amparo en contra de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, mientras que los miembros de la agrupación se encontraban «protestando pacífica y respetuosamente contra la disposición gubernamental, por medio de la persuasión y si se quiere a costa de su vida, puesto que arrojados sobre el suelo se hallan defendiendo sus justos y legítimos derechos adquirido».⁴²

La táctica empleada, de tirarse en el suelo, molestó al gerente del Agua Caliente y al gobernador Olachea. Se envió a un destacamento militar con el argumento de que se molestaba al turismo, que no podía cruzar a territorio mexicano por encontrarse los choferes en el suelo impidiendo el paso. El comandante del destacamento les pidió que se retiraran del camino y los choferes contestaron que estaban en defensa de sus derechos legítimos y no se quitarían hasta obtener una resolución favorable a sus intereses.⁴³

Eutiquio Torres, comandante del destacamento, prometió que el gobernador viajaría a Tijuana lo más pronto posible con el fin de solucionar el problema, los agremiados repitieron que no se quitarían del camino. Enviaron un oficio a Olachea, que se encontraba en Mexicali, señalando que las compañías norteamericanas, Sutherland Stage Co. y Pick Wick Stage Co. por solidaridad con ellos, se comprometieron a no cruzar la línea internacional para no perjudicar a los conductores mexicanos. Olachea respondió con un telegrama a Eutiquio Torres, indicó se permitiera el paso a los transportes de norteamericanos y que «cualquier acción indebida que tomen será en perjuicio de ellos».

A pesar de la amenaza de Olachea, comunicada por Eutiquio Torres, los choferes mexicanos no se movieron de sus lugares. La Federación de Uniones Obreras de Tijuana, afiliadas a la CROM, los respaldaron en todo momento. Al igual que los habitantes del poblado en general, muchos cromistas fueron a tirarse al suelo y la federación de trabajadores envió la protesta respectiva ante la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Ese mismo día, 23 de noviembre, intentó cruzar la primera unidad norteamericana de la compañía Tanner Motor Tours. Los choferes rodearon la unidad con palos y piedras en las manos y amenazaron con atacar el camión lleno de turistas. Santiago Gastélum, jefe de migración, en medio de todo el barullo, solicitó al chofer del camión el pasaporte personal respectivo y un permiso para trabajar en México, requisito que nunca se pedía, pero que, dadas las circunstancias fue la única manera que tuvo el mencionado para resolver la situación. El chofer no traía los documentos y no pudo cruzar la línea. Del lado mexicano, el comandante del destacamento militar estaba preparado para defender la unidad extranjera, lo que causó repudio en su contra en la población y en los diarios de San Diego, California. En la prensa de la ciudad de México se dio a conocer también el hecho, la Federación de Uniones Obreras de Tijuana, CROM, publicó en una protesta «... y por envío de policía y tropas a la línea divisoria para tratar de proteger el paso de los extranjeros que vienen arrebatarse el pan de nuestros hijos en nuestro suelo».⁴⁴

En la Ciudad de México, Luis Cubillas y Benjamín García, nada lograron porque tanto Miguel M. Acosta como Abelardo L. Rodríguez se encontraban fuera de la capital. El diputado del territorio José María Dávila envió un telegrama a Olachea para que derogara la disposición, pero tampoco obtuvo resultado positivo.

El 24 de noviembre, la Federación de Sindicatos y Uniones Obreras de Tijuana, emitió un mensaje al pueblo en general. Se publicó en los diarios de la capital de la República. Se narraron los hechos y se llamó a una manifestación frente a la garita aduanal. El evento fue muy concurrido por los habitantes de la frontera; «en el acto mencionado la policía había emplazado varias ametralladoras con la mira de impedir un choque entre las dos facciones rivales, pues el gobierno local había permitido a los americanos participar en el negocio de transportes entre San Diego, Tijuana y Agua Caliente. Los choferes mexicanos, en actitud amenazadora habían rodeado un camión americano...»⁴⁵

De nuevo, el jefe de migración Santiago Gastélum, evitó el paso de las unidades norteamericanas. Los choferes mexicanos alabaron su actitud, consideraron que «ha evitado hasta ahorita sucesos sangrientos, pues organizaciones y público en general respaldan actitud patriótica». Agustín Olachea llegó a Tijuana el 24 de noviembre, apoyó totalmente la decisión del presidente de la República y amenazó con el uso de la violencia, escribió Pilar Velázquez a Luis Cubillas y Benjamín García:

...esperamos encontrar solución problema con llegada de gobernador Olachea, pero éste, olvidando entrevistamos gobernante y no al general, manifestó que como soldado cumpliría sin discutir dicha orden, aunque tres o cuatro tontos de nosotros quedásemos muertos.⁴⁶

Manifestaron los choferes:

... esto no nos arredra pero cualquier zafarrancho provocado por intervención tropas en la línea divisoria sería fatales consecuencias para región y buen nombre de México.

Al ver la actitud intransigente del Gremio de Choferes y luego de una llamada telefónica de San Ysidro, California, a la Ciudad de México, hecha por Pilar Velázquez a Abelardo L. Rodríguez, se dio la contraorden a la disposición. El diputado José María Dávila, informó al general Olachea que el presidente de la República al darse cuenta de la situación dio marcha atrás a la determinación de dejar pasar libremente las unidades norteamericanas a territorio nacional. Olachea esperó la orden directa de Rodríguez.

El 25 de noviembre, Santiago Gastélum, por señalamiento de la Secretaría de Gobernación, recibió la disposición de no dejar cruzar choferes norteamericanos a México por faltarles los documentos respectivos para trabajar. Con ello se retrasaba el posible cruce de las unidades por frontera. El 26, se envió un manifiesto a la nación, donde se explicó la situación de los choferes tijuanenses. Se acusó a Alberto V. Aldrete de antipa-

triotra y al general Olachea de soldadote sin capacidad de gobernar. El 28 de noviembre, se mandó otro escrito al secretario de Gobernación explicando el trabajo desarrollado por el gremio durante catorce años. Ese mismo día, el juez de Distrito, concedió el amparo solicitado por Pilar Velázquez el día 23 contra actos de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.⁴⁷

A solicitud directa del presidente de la República, el Gremio de Choferes y el gerente del Agua Caliente, Alberto V. Aldrete, negociaron la solución del problema. El dos de diciembre se llevó a cabo una reunión informal y el día 3, en una junta presidida por el gobernador del territorio y con el presidente de la Cámara de Comercio en la localidad, Wulfrano G. Ruiz, se llegó al acuerdo de seguir en la misma forma que antes, dándole la prioridad en el lado americano a la Sutherland Stage Co. por haber sido a últimas fechas la que más cooperó con el gremio.

El 16 de diciembre se firmó otro acuerdo semejante con la Tanner Motor Tours. Con ello, y según la documentación encontrada, se llegó a un arreglo que duró por varios años. Este conflicto fronterizo, volvió a retomarse en varias ocasiones. Se renegó con diversas empresas norteamericanas hasta que en 1990 el gobierno mexicano permitió el libre paso de las unidades norteamericanas.

A manera de conclusión

Los factores que entran en conflicto hacen que el caso del Gremio de Choferes resulte trascendente en la frontera mexicana. Los capitales norteamericanos marcaron la pauta en el surgimiento de nuevos actores sociales en el área, los que a su vez iniciaron su convivencia con el estado mexicano posrevolucionario. De esta manera, el capitalismo estadounidense y la nueva concepción política de México se articulan en la población fronteriza de Tijuana. Las compañías transportistas norteamericanas se enfrentaron primeramente con el gobierno establecido, después con empresas de su mismo país que también intentaban entrar a territorio nacional. Quien tomó el papel

más importante es el Estado mexicano; quien decide la política a seguir de acuerdo a los intereses y propone las soluciones. Como ejemplo señalamos la ayuda que José Inocente Lugo brindó en 1922 con la intención de afectar al ayuntamiento de Ensenada, pero un año después, con los mismos argumentos, no se tomó la decisión en forma semejante. La razón fue que en 1923, el cabildo porteño se encontraba debilitado y en cambio, en Tijuana, existían movimientos políticos en su contra en los que participó el gremio.

Con Abelardo L. Rodríguez, la negociación con las empresas extranjeras fue denominador común. El gremio se vio forzado a aceptar la intervención del gobernador y se establecieron las bases de una política a largo plazo. Es decir, se reconoció la necesidad de la interacción entre ambos lados de la frontera, anteponiendo los derechos de los choferes mexicanos. El gobierno estadounidense, con el pretexto del seguro de la unidad y del chofer, protegió a sus inversionistas en todo momento, con mucho mayor celo que las autoridades del Distrito Norte de la Baja California. La falta de reciprocidad fue una constante que permitió al gremio exaltar los sentimientos nacionalistas. La defensa de los derechos en la tierra propia, se convirtió en un argumento justificadamente repetido en función de las libertades que gozaron los extranjeros durante la época y el contacto directo, permanente, en condiciones desiguales, con la cultura anglosajona. De allí que, los hechos narrados, representen en alguna medida, una condición de las poblaciones y los hombres de la frontera norte de México.

APÉNDICE

Contrato firmado el 3 de diciembre de 1933, entre la Sutherland Stages Co. y el Gremio de Choferes, con la sanción del gobierno del Distrito, el presidente de la Cámara de Comercio y el gerente de la Compañía Mexicana de Agua Caliente.

1. El Gremio de Chauffeurs Mexicanos de Tijuana, Baja California y Cía Americana de Transportes «Sutherland's Tijuana Stages» celebran entre sí con aprobación del Gobierno del Territorio Norte de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas el presente contrato, como requisito indispensable para gozar del privilegio de que sus taxis y autobuses crucen la línea divisoria, internándose a Territorio Nacional, hasta sus destinos conduciendo pasajeros de acuerdo con la última disposición girada el efecto por el Gobierno del Territorio, por órdenes del Centro.

2. La Cía. objeto de este contrato, para el tránsito de los vehículos por Territorio Nacional, utilizará exclusivamente los servicios del Gremio de Chauffeurs mexicanos de Tijuana, Baja California y para ello, dicho servicio se verificará en la siguiente forma.

A. Los autobuses y taxis cruzaran la línea internacional hasta la terminal del gremio en donde el chauffeur americano hará entrega del volante al miembro del Gremio de Chauffeurs mexicanos designado al efecto, quien conducirá el carro hasta su destino, pudiendo el chauffer americano si así lo desea continuar a bordo de su carro como turista pero sin ninguna intervención en la operación del mismo.

B. Al recibirse el pasaje para su regreso, se procederá en idéntica forma, hasta llegar a la expresada terminal en donde nuevamente el empleado de la compañía contratante tomará el volante para internarse a territorio americano.

3. La Cía contratante se obliga a usar sus propios omnibus sufragando por su cuenta todos los gastos para gasolina, aceite, manutención del carro, y sueldo del operador mexicano, de

dólares. Tres dólares diarios y suministrar toda clase de autos que operen bajo estas bases.

4. El Gremio de Chauffers mexicanos de Tijuana, se obliga a utilizar a sus miembros más competentes en el manejo de los autobuses y taxis para lo cual tendrá listos en la línea divisoria y en sus terminales o estaciones, tantos miembros como requiera el buen servicio.

5. El precio de cada pasaje de ida y vuelta del lado americano al Agua Caliente, Hipódromo y cualesquier lugar de la ciudad será el que fije la Cía contratante desde el lugar de la procedencia del turista, más una adición de 25.00 centavos oro americano, a beneficio del Gremio de Chauffers por el servicio de viaje redondo de la línea a cualesquier de los puntos enumerados. Esta adición es por cada pasajero.

6. La adición en los viajes sencillos, será igualmente de veinticinco centavos de dólar a favor del gremio.

7. Por carros estilo Sedán y Limousine y demás similares la Cía. contratante pagará al gremio la cantidad de dólares 11.50 sea cual fuere el número de éstos que sea conducido. Esta cantidad se entiende será por viaje redondo.

8. Queda terminantemente prohibido a los autobuses y taxis americanos de la compañía contratante hacer servicio local, decidir tomar pasajeros de la línea a los puntos indicados o viceversa.

9. Para evitar molestias a los turistas, por lo que respecta a la recolección de boletos, al hacerse el cambio de operador, los chauffers americanos harán entrega al empleado designado por el gremio de tantos boletos, como pasajeros crucen la línea divisoria, esto es por lo que respecta a los autobuses; que por lo que corresponda a los carros, Sedán, Limousine y similares, el operador de la Cía. hará entrega al encargado de un boleto especial que lleva anotada la fecha, nombre del operador, marca del carro y número de placa, el cual será cambiado en su oportunidad por el valor estipulado en la cláusula respectiva.

10. La liquidación de los pasajes al gremio de chaufferes, se hará cada semana, en la forma y por conducto de los representantes que ambas partes indiquen.

11. La Cía. objeto del presente contrato, constituirá en el Banco del Pacífico, de la ciudad de Tijuana, un depósito en efectivo a favor del Gremio de Chauffers mexicanos de Tijuana, cuya entidad se fijará de común acuerdo y como garantía del cumplimiento de los estipulado en este contrato.

12. Cualesquier dificultad que surja entre ambas partes contratantes, medida tendiente a beneficio común de las mismas o modificación a hacerse al presente contrato; será llevada a cabo por representantes que ambas partes designen, en una forma amistosa y si no se llegase a un acuerdo se nombrará un arbitro, dando cuenta a las autoridades respectivas de la solución obtenida para su aprobación.

13. La Cía. objeto del presente contrato designará entre los miembros del Gremio de Chauffers mexicanos de Tijuana, B. C. un representante, el que a la vez se encargará de arreglar los demás requisitos legales que deba llenar, para que cumplidas nuestras leyes y disposiciones, puedan hacer su servicio.

14. La Cía. contratante registrará ante la oficina correspondiente del territorio y ante el gremio, los carros que vayan a operar bajo el presente contrato, con el número de sus placas, motores, marcas y nombres de las operaciones.

15. El objeto de la cláusula anterior es evitar que sean usados carros particulares en la conducción de turistas y la Cía. que incurra en dicha falta le será cancelado por el gobierno del territorio el permiso para cruzar la línea, por 30 días la primera vez, y si reincidiese, definitivamente, por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, a petición del gremio y previa demostración de los hechos, sin perjuicio de la acción civil del gremio.

16. El presente contrato, durará noventa días al término del cual podrá ser prorrogado por el término que se especifique de acuerdo entre ambas partes y con aprobación de las autoridades respectivas.

17. El presente contrato una vez celebrado deberá ser sancionado por el gobierno del territorio y por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y llenado este requisito, elevado a escritura pública ante Notario.

18. Todo asunto legal que al mismo se refiera, deberá ser juzgado y resuelto por los tribunales mexicanos y conforme a las leyes de México.

19. El Gremio de Chauffers se hace responsable de la buena conducta y trato a los turistas, así como de la competencia de sus miembros.

20. Para el mejor beneficio de los turistas ambas partes contratantes, previo estudio, fijaran un reglamento interior a que se sujetarán los servicios, etc. con aprobación del Gobierno del Territorio.

21. El presente contrato entrará en vigor, tan pronto como sean llenados los requisitos que se especifican en las presentes bases.

22. Queda convenido que los autobuses que hagan el servicio de pasajeros entre la línea divisoria y el Agua Caliente, harán tanto de ida como de regreso una parada obligatoria en el centro de la zona comercial de Tijuana y en el lugar que al efecto designe el Gremio de Chauffers, de acuerdo con el gobierno del territorio.

NOTAS BIBLIOGRÁFICAS

1. David Piñera Ramírez, Jesús Ortiz y Magdaleno Robles. «Inicios de Tijuana como asentamiento urbano» en *Historia de Tijuana*. UABC-XII Ayuntamiento de Tijuana. Centro de Investigaciones Históricas UNAM-UABC Tijuana. 1989. Tomo I. págs. 66-68.

Ileana Gil Durán, «La influencia del turismo en el nacimiento y desarrollo inicial de Tijuana, 1888-1900» en *Review of Latin American Studies*. San Diego State University Press. San Diego, California. 1990, págs. 31-37.

2. Periódico Oficial del Distrito Norte de la Baja California. Tomo XXXIV número 28. Sesión de cabildo del 20 de febrero de 1921

3. *Calexico Chronicle*. 13 de febrero de 1920. Custom Microfilm Sistem. Archivo de Microfilm del Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Autónoma de Baja California. (1.128).

4. Archivo del Gremio de Choferes Mexicanos. Carta enviada al Secretario de Gobernación, Plutarco Elías Calles, el 28 de abril de 1922. Las fotocopias del archivo se encuentran en el Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Autónoma de Baja California. Sin clasificación. En adelante para estar el archivo anotaremos las iniciales GCHM

5. Jorge A. Bustamante. «El surgimiento de la Colonia Libertad» en *Historia de Tijuana*, *op. cit.* pág. 319.

6. GCHM Juicio de amparo promovido por Fred A. Sutherland, 18 de septiembre de 1922.

7. Marco Antonio Samaniego López. «Integración o autonomía. La disyuntiva bajacaliforniana, 1920-1923.» Tijuana. Tesis de historia. Universidad Autónoma de Baja California. Noviembre 1991. pp 205-220

8. GCHM Carta del gremio enviada al Secretario de Gobernación, Plutarco Elías Calles. 28 de abril de 1922.

9. GCHM Carta de José Inocente Lugo, gobernador del Distrito, al subsecretario de Gobernación, Gilberto Valenzuela. 25 de mayo de 1922.

10. Archivo General de la Nación, Dirección General de Gobierno. C. 2.50.58 caja 4 exp. 8 en Instituto de Investigaciones Históricas UABC caja 3, exp. 5 [3.5]. En adelante usaremos las siglas AGN,DGG,IH.

11. *Ibid.*

12. GCHM Oficio enviado por el subsecretario de Gobernación Gilberto Valenzuela al Gremio de Choferes. 28 de julio de 1922.

13. AGN. Fondo DGG c. 2.50.58 caja 4, exp. 8 en IH [3.5].

14. GCHM Juicio de amparo del 10 de septiembre de 1921. En el documento se transcriben los testimonios José J. Barreda, Lisandro García y Abel G. Castellanos, residentes de Tijuana.

15. AGN. Fondo DGG D. 2.71.239 caja 16 exp. 22 en I.I.H. [7.104]

16. GCHM Oficio de Abelardo L. Rodríguez. 26 de noviembre de 1923.

17. GCHM Oficio de Abelardo L. Rodríguez al presidente municipal de Ensenada. 29 de junio de 1925.

18. GCHM Oficio de la Secretaría de Gobernación al gobernador Abelardo L. Rodríguez. Agosto de 1925.

19. GCHM Propuesta de Hernando Limón. 12 de noviembre de 1925.

20. GCHM Respuesta a Hernando Limón. 29 de noviembre de 1925.

21. Jean Meyer. «Estado y sociedad con Calles» en *Historia de la Revolución Mexicana*. México, El Colegio de México, 1981. Tomo 11. pp. 29-30.

22. GCHM Abelardo L. Rodríguez al tesorero del Distrito. 17 de septiembre de 1929.

23. GCHM Carta de Fred A. Sutherland. 27 de agosto de 1928.

24. GCHM Carta de Fred A. Sutherland. 10 de octubre de 1929.

25. GCHM James H. Woollet a Fred A. Sutherland. 11 de octubre de 1929.

26.- GCHM Oficio a Emilio Portes Gil y al Secretario de Relaciones Exteriores. 26 de enero de 1930.

27.- GCHM Tanner Motor Tours Company al Secretario de Comunicaciones Juan Andrew Almazán. 30 de mayo de 1930.

28.- GCHM Francisco J. Velarde a José María Tapia y Freyding. 19 de marzo de 1930.

29.- GCHM Oficio a Juan Andrew Almazán. 30 de mayo de 1930.

30.- GCHM Carta a Fred A. Sutherland. 4 y 19 de septiembre de 1930.

31.- GCHM Oficio al delegado de gobierno, recaudador de rentas y respuesta de este último al gremio. 20 de octubre de 1930.

32.- GCHM Oficio al delegado de gobierno, Teodoro E. Villegas. 28 de octubre de 1930.

33.- GCHM. Telegrama a Alejandro Palacios, secretario del gremio y de José María Dávila a la asamblea del gremio, en sesión permanente. 3 de noviembre de 1930.

34.- GCHM Oficio de Arturo M. Bernal Navarrete. 3 de noviembre de 1930.

35.- GCHM Secretario de Comunicaciones y Transportes al senador Eleazar del Valle. 16 de julio de 1932.

36.- GCHM C.E. Cheney al gremio. 3 de febrero de 1933. Pilar Velázquez a Tonner Motor Tours. 5 de junio de 1933.

37.- GCHM Oficio a Alberto V. Aldrete. 14 de junio de 1933.

38.- GCHM Oficio a Abelardo L. Rodríguez. 19 de junio de 1933.

39.- GCHM Oficio al Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas. 9 de agosto de 1933.

40.- GCHM Oficio de Abelardo L. Rodríguez. 22 de septiembre de 1933.

41.- GCHM Ignacio Gutiérrez, a Luis Cubillas y Benjamín García. 21 de noviembre de 1933.

42.- GCHM Juicio de amparo presentado Pilar Velázquez ante el juez de Distrito en el Territorio. 23 de noviembre de 1933.

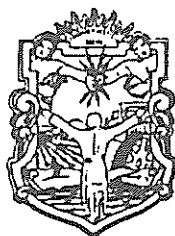
43.- GCHM Oficio al jefe del Departamento Militar. 23 de noviembre de 1933.

44. GCHM Carta de la Federación de Uniones Obreras de Tijuana a un diario de la ciudad de México. No se menciona cual. 24 de noviembre de 1933.

45. GCHM Nota de periódico sin identificar.

46. GCHM Carta a Luis Cubillas y Benjamín García. 24 de noviembre de 1933.

47. GCHM Telegrama a Luis Cubillas y Benjamín García. 25 de noviembre de 1933.



GOBIERNO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA
Secretaría de Educación y Bienestar Social

Lic. Ernesto Ruffo Appel
Gobernador

Lic. Marco Antonio Esponda Gaxiola
Secretario de Educación y Bienestar Social

Lic. Jesús Ortiz Figueroa
Subsecretario de Educación y Bienestar Social

El gremio de choferes y la línea internacional 1920-1933 de Marco Antonio Samaniego, se terminó de imprimir el 31 de diciembre de 1991 en los talleres de Cali Impresores, en Tijuana, Baja California. En su composición se empleó tipo Palatino 10.5 puntos y Helvética 10.5 puntos. El cuidado de la edición estuvo a cargo de Leobardo Saravia Quiroz. El tiraje consta de 1000 ejemplares más sobrantes para reposición.



entrelineas

TIJUANA BC MEXICO