

El Sindicato Único de Trabajadores Automovilistas de Jalisco (SUTAJ) y el nacimiento del gremio camionero en Guadalajara

Cristina Alvizo Carranza
El Colegio de Jalisco, México

Introducción

Al iniciar el siglo XX la ciudad de Guadalajara contaba con un avanzado sistema de transporte constituido por el tranvía eléctrico y de mulas, que con sus 14 líneas o circuitos cubría el servicio en toda la ciudad y poblaciones vecinas, como Zapopan y Tlaquepaque. El sistema de camiones era un servicio que apenas se vislumbraba. Los hermanos Vizcaino pusieron en servicio un pequeño camión que cubría una pequeña ruta, que no representó una competencia real para los tranvías que monopolizaban el transporte en la ciudad.

Sin embargo, en la década de 1920, el sistema tranviario comenzó a decaer, fueron varios los factores que contribuyeron a ello, uno fue la crisis posterior a la revolución (1910-1917), el fin de los monopolios en México, las exigencias de los trabajadores por mejores salarios y prestaciones, el crecimiento de la ciudad y la entrada de otros servicios de transporte. A la par que el servicio de camiones se consolidaba en la ciudad el tranvía decaía. En este proceso jugó un papel importante la organización sindical del gremio camionero, así como la unión de los empresarios y dueños de camiones. Aunque los tranviarios estaban muy bien organizados, y eran uno de los sindicatos más combativos de la ciudad de Guadalajara, las alianzas que los líderes camioneros entablaron con el gobierno fueron de vital importancia para acaparar el servicio de transporte.

Los primeros camiones de motor o autobuses

La entrada del primer camión de motor a Guadalajara se debe a Carlos Traideau, miembro de la Unión de Chaufferes y Mecánicos, quien se asoció con José Claro de la Torre¹ para introducir el servicio de camiones o autobuses a Guadalajara entre 1921 y 1923.² Se sabe que estos personajes adquirieron un camión Ford, el cual acondicionaron con “bancas laterales y techo de lona”; el costo del servicio era de cinco centavos.³

¹ Primer líder de los trabajadores del volante.

² Enrique Francisco Camarena. *Narraciones Tapatías. Los acontecimientos principales en la sociedad, la cultura, la política y la vida provincial de Guadalajara, Jal., con sus costumbres, escándalos y personajes distinguidos de 1900 a 1950.* s. e, p. 171.

³ Sergio Valerio Ulloa, “Empresas, tranvías y alumbrado público. La compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del lago de Chapala”. Mariá Eugenia Romero Ibarra, José Maro Contreras Valdez y Jesús Méndez Reyes (coords.).

La ruta que recorrió este camión fue desde el frente de la plazuela de la Universidad, por la calle Colón, tomando al poniente por Madero, doblando luego para recorrer la “flamante” avenida Vallarta, hasta Lafayette, hoy Chapultepec. El regreso al centro fue por Hidalgo hasta Galeana y terminaba frente a la Universidad.⁴

Rodolfo Sánchez señala que esta hazaña resultó incosteable, por lo que sólo duró doce días, “dado que la gente prefería el tranvía”.⁵ Sin embargo, Lourdes Sofía Mendoza precisa que, después de este primer viaje, iniciaron las primeras corridas de camiones, “prosperando de tal forma que en 1925 se organizó formalmente la Compañía Occidental de Transportes”.⁶

Podemos señalar dos razones por las que la gente prefería el tranvía: una, que era más barato y cubría más rutas, y la otra era la costumbre, pues la gente consideraba que el tranvía era más seguro y cómodo. Sin embargo, como señala Rafael Torres Sánchez, pronto la gente comenzó a ver las ventajas que ofrecían los camiones, una de las cuales fueron sus novedosos neumáticos, “cómodos para el usuario y al mismo tiempo remedio para el ruido producido por el rodado de las vetustas llantas de madera y aros metálicos de los tradicionales tranvías”.⁷

Conscientes del crecimiento de la ciudad y de que el tranvía no cubría los nuevos destinos, en 1924, una compañía más fuerte y con mayores recursos adquirió varios camiones, con los que formalizaron el servicio de transporte urbano, constituyéndose por primera vez “una real competencia con el monopolio tranviario”.⁸ Los socios de esta cooperativa fueron Miguel Colunga,⁹ Agustín Zúñiga y algunos choferes.¹⁰ Iniciaron con unidades de segunda mano y cubriendo tres rutas: Centro-Colonias, Oblatos-Centro y Mexicaltingo-Mezquitán¹¹ y “para hacer competencia a los tranvías cobraban 8 centavos el pasaje y los viernes de cada semana en barata se cobraban 7 centavos”.¹²

Imagen 1. Camión anunciado en la prensa de Guadalajara.

Poder público y poder privado. Gobiernos, empresarios y empresas, 1880-1980. México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2006, p. 275n.

⁴ González García, *op. cit.*, p. 12; Sofía Mendoza señala que fue entre 1921 y 1922, mientras que Rodolfo González García señala que fue en 1923.

⁵ Rodolfo Sánchez Gómez. “Esbozo histórico del transporte”. José María Muria y Jaime Olveda (coords.). *Lecturas históricas de Guadalajara*. T. III: Demografía y Urbanismo. México: INAH-Gobierno de Jalisco-Universidad de Guadalajara, 1992, pp. 389-419 (Col. Regiones de México) p. 418.

⁶ Sofía Mendoza, “Función social, consumo colectivo y gestión: el tranvía eléctrico en Guadalajara, 1905-1923”. Guadalajara: Universidad de Guadalajara, 2002 [tesis de maestría], p. 65.

⁷ Rafael Torres Sánchez. *Revolución y vida cotidiana: Guadalajara, 1914-1934*. México: CONACULTA, 2004 (Regiones), p. 376.

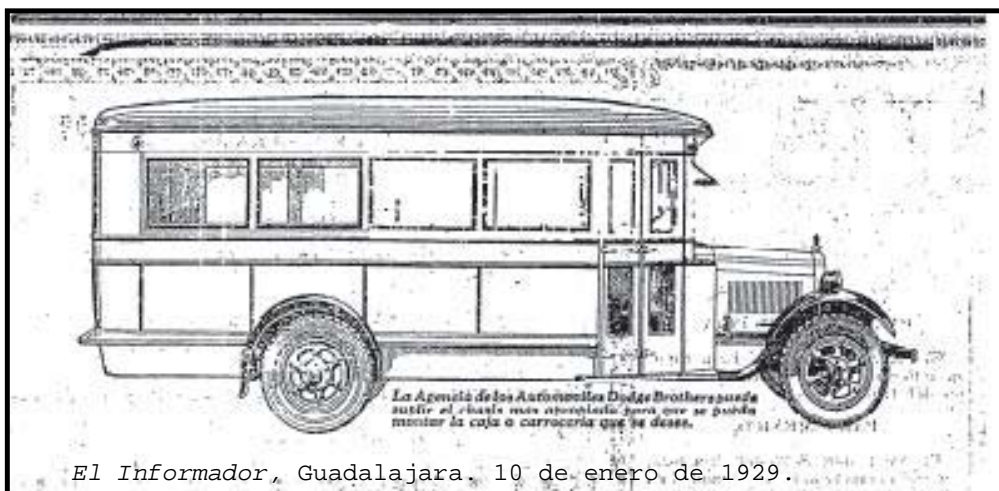
⁸ Valerio, *op. cit.*, p. 275. Se desconoce el nombre de la compañía, pero es de notarse que también la definen como cooperativa.

⁹ Miguel Colunga fue regidor del ayuntamiento de Guadalajara en 1931.

¹⁰ Valerio, *op. cit.*, p. 275.

¹¹ González García, *op. cit.*, p. 12; Camarena, *op. cit.*, p. 172.

¹² Camarena, *op. cit.*, p. 172.



Las rutas suburbanas Guadalajara-Zapopan y Guadalajara-Tlaquepaque siguieron bajo el monopolio de los tranvías, aunque no por mucho tiempo, pues un año después, en 1925, se fundó la Compañía Occidental de Transportes, que fusionó las líneas arriba mencionadas y creó las suburbanas de Guadalajara-Zapopan y Guadalajara-San Pedro Tlaquepaque.¹³

Las primeras compañías camioneras

Como ya se señaló, al principio el servicio de camiones fue ofrecido por propietarios independientes, pero a mediados de la década de 1920 surgieron las primeras compañías de transporte. Estas compañías lograron agrupar a los pequeños propietarios de camiones y formaron con ellos una sociedad, sin embargo, a la postre estas compañías fueron acaparando el negocio.

La Compañía Occidental de Transportes

Como ya se mencionó, la Compañía Occidental de Transportes fue la primera en aglutinar todas las rutas y a todos los propietarios de camiones que de forma independiente prestaban el servicio. Al unir esfuerzos, esta compañía logró convertirse en una competencia real para el monopolio tranviario.

Todo hace parecer que, en un principio, los propietarios de camiones que ya ofrecían el servicio en la ciudad, decidieron unirse a dicha empresa con la intención de formalizar el transporte. Sin embargo, ésta pronto se fue apoderando del negocio y comenzó a sacar a los propietarios de la jugada, a tal grado que para 1928, la empresa se había convertido en la

¹³ Valerio, *op. cit.*, p. 31

dueña de casi todos los camiones, pues “el Lic. José Castellón, compró todos los camiones a los propietarios”.¹⁴

A partir de este momento, la situación de los choferes cambió, ahora ya no eran dueños ni trabajadores independientes, se habían convertido en empleados de una empresa que controlaba la mayoría de los camiones. Esta nueva condición llevó a los choferes, representados en la Unión de Chauffeurs Jaliscienses, a buscar la firma de un contrato colectivo de trabajo, sólo “entonces el negocio de los camiones dio mejores resultados”.¹⁵

Pero pronto la Compañía dejó de respetar el contrato que habían firmado con los camioneros, por lo que comenzaron a tener algunas fricciones, mismas que se acentuaron cuando, en 1927, esta empresa se convirtió en la dueña de los tranvías.

La Compañía Occidental ofreció el servicio de camiones a la par que el de tranvías. Sin embargo, la intención de esta empresa era ir supliendo paulatinamente a los tranvías por camiones, pues los tranvías significaban mayor costo por su consumo de energía eléctrica.

Así, en 1928, el ingeniero Ángel Aragón, gerente de la Compañía, informó que comenzarían a circular en Guadalajara los camiones “amarillo tranvía”, en las líneas Degollado-Reforma y Universidad-Occidente. La primera de las mencionadas iba por Reforma hasta Nicolás Romero, doblando a la derecha hacia Mezquitán y regresaba hasta pasar por el Teatro Degollado. La segunda línea iba por Hidalgo hasta la naciente Colonia Moderna (Tolsa esquina con Francia) y regresaba hasta Telégrafos, o sea, a la Plazuela de la Universidad.¹⁶

La Cooperativa de Camioneros Jaliscienses

Por otra parte, los camiones que se separaron de la Compañía en 1928, tuvieron que hacer frente a la competencia que ésta organización representaba, al parecer muchos fracasaron y terminaron vendiendo sus camiones a Ramón Castellot quien, junto con algunos de los dueños independientes, formaron la Cooperativa de Camioneros Jaliscienses.¹⁷ Decían los choferes que al quedar bajo el mando de esa asociación, estaban “siendo explotados por los dueños de dicha cooperativa que eran únicamente 8 y por los que dirigían [sic] nuestro Sindicato porque ellos entraban en componendas con los patrones”.¹⁸

En 1929, apoyadas por la COJ, la Unión de Chauffeurs Jaliscienses, junto con la Unión de Cobradores de Ómnibus y Camiones y la Unión de Mecánicos y

¹⁴ AHJ, F-5-930, Caja 230, Exp. 6125.

¹⁵ *Idem*.

¹⁶ *El Informador*, Guadalajara, 26 de marzo de 1978, p. 2.

¹⁷ AHJ, F-5-936, Caja, 239, Exp. 6438.

¹⁸ *Ibid.*, exp. 6439.

Automovilistas¹⁹entablaron una lucha contra la Cooperativa de Camioneros Jaliscienses, exigiendo que se les respetara el contrato de trabajo, pues la Cooperativa, con el apoyo de la Junta de Conciliación y Arbitraje, anunció el “reajuste del sueldo de los chauffeurs permitiendo con esto que la Empresa no cumpla el contrato colectivo”.²⁰

Según una inserción pagada que publicaron en *El Informador*, estas organizaciones anunciaron que se reservarían sus derechos sindicales, especialmente su derecho a la huelga, a la vez que anunciaban que contaban no sólo con el apoyo de la COJ, sino también de la Federación del Transporte. Una semana después, las tres organizaciones anunciaron que estaban resueltas a emplazarse a huelga, en caso de que no se diera marcha atrás a la decisión del reajuste salarial.²¹

La Federación de Transporte, por su parte, mediante otra inserción pagada, declaró categóricamente que respaldaría “los acuerdos de las Uniones dependientes de esta Federación” y, que si era propicio, “secundará el movimiento de huelga con el resto de las agrupaciones hermanas militantes del Transporte”.²²

Dentro del naciente gremio camionero comenzó a resonar la figura de Heliodoro Hernández Loza, quien supo encauzar bien esta situación y llamó a la formación de un sindicato más fuerte, compuesto por las tres organizaciones arriba señaladas. Así, en marzo de 1929, se formó el Sindicato Único de Trabajadores Automovilistas Jaliscienses, mejor conocido como el SUTAJ.

Heliodoro Hernández Loza y la fundación del SUTAJ

De acuerdo con los datos biográficos que se tienen de Heliodoro Hernández Loza se sabe que proviene de una familia de campesinos y que nació en el rancho de Santa María, perteneciente a Tepatitlán. Pasó su infancia en La Barca, donde estudió parte de su educación primaria. María Teresa Fernández Aceves señala que en 1917 Hernández Loza se trasladó a la ciudad de Guadalajara donde tuvo su primer contacto con las ideas progresistas de la Revolución, en esta etapa conoció a Claro de la Torre, líder de la Unión de Choferes y

¹⁹ En 1917 se formó la Unión de Chauffeurs Jalisciense, que se reorganizó varias veces, una fue en 1922 y otra, según consta fue en 1927, cuando se protocolizó ante el notario público número 23, Aurelio E. Zepeda.¹⁹ También estaba la Unión de Cobradores de Omnibus y Camiones y la Unión de Choferes y Mecánicos Jaliscienses (UCJM). Además de estas organizaciones había una de corte católico llamado Sindicato de Chauffeurs y Mecánicos del Ramo. AGN, RT, C. 671, Exp. 3.

²⁰ *El Informador*, Guadalajara, 19 de enero de 1929, p. 6.

²¹ *Idem.*

²² *Idem.*

Mecánicos Jaliscienses (UCMJ) y uno de los fundadores de la Casa del Obrero Mundial (COM) en Guadalajara.²³

De 1919 a 1921 trabajó en distintas ciudades de Estados Unidos. Regresó a Guadalajara en 1922 e ingresó a la UCMJ, donde ocupó varios puestos hasta llegar al de secretario general. La estadía de Hernández Loza en esta organización no fue del todo pacífica. En 1928 los miembros de la UCMJ lo destituyeron como secretario, pues estaban en contra de sus políticas “derechistas” o de apoyo al gobierno. Pero tras amenazar con hacer una huelga de diez días fue restituido en su cargo.²⁴ Estas acciones permiten ver el poder que este personaje estaba adquiriendo dentro de las organizaciones gremiales de los camioneros.

En 1929, Hernández Loza, con el pretexto de que el gremio camionero se encontraba muy disperso y eso les afectaba para hacer frente a la parte patronal, decidió unir en una sola organización gremial a todos los sindicatos de transporte, así con la Unión de Chauffeurs Jalisciense, la Unión de Cobradores de Omnibus y Camiones y la Unión de Choferes y Mecánicos Jaliscienses creó el Sindicato Único de Trabajadores Automovilistas de Jalisco, mejor conocido como el SUTAJ.²⁵

Esta organización quedó integrada el 5 de marzo de 1929.²⁶ Incluyó a los choferes, mecánicos, taxistas y demás trabajadores del volante.²⁷ Al momento de su constitución reunió a un total de 170 trabajadores.²⁸ Su objetivo principal fue “formar un frente único”, para defender sus derechos laborales.²⁹

El fin del SUTAJ fue hacer frente a la parte patronal representada por la Cooperativa de Camioneros y la Occidental de Transportes y al Sindicato de Tranviarios de Guadalajara, pues era común que dentro de la Compañía Occidental, los tranviarios, basados en su contrato colectivo, se quedaran con los mejores puestos y, además, cuando había alguna vacante ellos las ocupaban, situación que molestaba mucho a los camioneros, pues se sentían en total desventaja.³⁰

En sus estatutos, el SUTAJ se adhería, “siempre que no contravengan en parte alguna el avance proletario hacia su emancipación”,³¹ a los principios y métodos de la COJ, que era

²³ Teresa, p. 266.

²⁴ Concurso Diéguez

²⁵ AHJ. *Estatutos del Sindicato Único de Trabajadores Automovilista de Jalisco...*

²⁶ El SUTAJ fue registrado ante el notario público Aurelio E. Zepeda, el 16 de abril de 1929. AHJ, T-9-929.

²⁷ Fernández Aceves, *Mujeres en el cambio social...* 242.

²⁸ *Estatutos del Sindicato Único de Trabajadores Automovilistas de Jalisco*. Guadalajara, Tip. García, ca. 1931, p. 4.

²⁹ *Idem*.

³⁰ Ésta fue una de las principales quejas de los miembros de la “Unión de Chauffeurs y Mecánicos Jaliscienses”. AHJ, Trabajo sin clasificar, 1928, caja 114, exp. 2762.

³¹ *Ibid*, p. 5.

la central sindical de Jalisco, El primer Comité Directivo del SUTAJ quedó integrado como se muestra en el siguiente cuadro.

Primer Comité directivo del SUTAJ, 1929

Secretario General:	Heliodoro Hernández Loza
Secretario de Acuerdos:	Aurelio Hermosillo
Secretario del Tesoro:	José A. Martínez
Secretario de Estadística	Sabino Majarro
Secretario de Propaganda	Maximino Casillas
Comité de Ajuste	José T. Hernández, Sebastián González, Bernardo Gómez, José Ma. Martín del Campo y J. Luis Vera.

Fuente: *Status del Sindicato Único de Trabajadores Automovilistas de Jalisco*. Guadalajara, Tip. García, [ca.] 1929, p. 4.

Entre las propuestas del SUTAJ estaba “luchar para lograr por cuantos medios lícitos estén a su alcance el mejoramiento en todos los órdenes de la vida por sus coasociados y hermanos de clase”.³² Los agremiados al SUTAJ tenían ciertos derechos, siempre y cuando estuvieran al día en sus cuotas. Por ejemplo, en el Artículo 7º se señalaba que el SUTAJ estaba obligado a:

atender con especial cuidado todas las quejas que se presenten así como las mociones y proyectos, los que serán precisamente por escrito y con toda oportunidad, para darles el trámite que corresponda.³³

Los derechos de los integrantes o agremiados del SUTAJ eran:

- A) Los socios activos tienen derecho a ser atendidos por el Comité y Comisiones, según el caso, después de 90 días de su ingreso.
- B) Los socios activos tienen derecho a recibir ayuda del Sindicato, cuando sean víctimas de algún accidente, cuando éstos anden en el desempeño de sus labores, y que éste no haya sido ocasionado por impericia, descuido o intencionalidad.

³² *Ibid.*, p. 4.

³³ *Ibid.*, p. 5.

- C) En caso de que sean privados de su libertad por accidentes comprendidos en el inciso B del presente Artículo, el Sindicato pondrá en práctica cuantos medios estén a su alcance para ponerlo en libertad.
- D) Si los socios activos de este Sindicato se encuentran postrados por enfermedad no contraída por vicios o desmanes, y que no sea enfermedad crónica; este Sindicato por conducto de la Comisión de Beneficencia le suministrará ayuda, atendiendo su enfermedad.
- E) En casos y causas contrarias a las ya establecidas, la ayuda será voluntaria.
- F) En general la ayuda que reciban los socios activos del Sindicato, se hará conforme las posibilidades del mismo, bajo estudio de Ingresos y Egresos.³⁴

Una de las primeras acciones del SUTAJ fue la firma de un nuevo contrato colectivo de trabajo con los propietarios camioneros, mismo que fue sancionado en junio de 1930.³⁵ Este contrato tendría vigencia por tres años y estipulaba que los dueños de camiones sólo podían contratar choferes, mecánicos, llaneros, lavadores, y demás trabajadores que fueran miembros activos del SUTAJ y

cuando se presenten vacantes, o hubiera necesidad de trabajos extraordinarios, de aumentar el personal, la parte patronal pedirá los que crea conveniente al Sindicato Único de Trabajadores Automovilistas de Jalisco.³⁶

Por otra parte, se estableció el pago de las horas extras y la jornada de ocho horas. Los sueldos que se pactaron fueron: para los choferes que tuvieran un año de antigüedad \$2.00, al segundo año subiría a \$2.50 y al tercer año de prestar servicio aumentaría \$2.75, “con derecho de aumento de sueldo si aumenta el precio del pasaje”.³⁷ A los cobradores, en el primer año se les daría el 8% de las entradas en bruto, a los dos años recibirían el 9% y al tercer año el 10%. Para los mecánicos, lavaderos, llaneros “y demás personal que preste sus servicios en el ramo automovilista serán sueldos convencionales, ajustados a las circunstancias del negocio”.³⁸

De acuerdo con el contrato firmado, el patrón se comprometía a entregar los carros en buenas condiciones para el trabajo, entregar diaria o semanalmente los sueldos, pagar a los choferes y cobradores media jornada en caso de fallas mecánicas del camión, y sueldo

³⁴ *Ibid.*, pp. 8-9.

³⁵ AHJ, T-1929.

³⁶ *Idem.*

³⁷ AHJ, T-1929.

³⁸ *Idem*

íntegro si éstos trabajaban en la reparación del mismo. Además, los dueños estaban obligados a reconocerles a los trabajadores del volante sus derechos de antigüedad y competencia.³⁹

Una importante prestación que consiguió el SUTAJ fue el seguro médico para los trabajadores. Las compañías camioneras debían entregar al SUTAJ una cantidad mensual para cubrir los gastos médicos y las incapacidades de los trabajadores que en servicio sufrieran algún accidente o enfermaran por otras razones. Aunque, hay que señalar, la mayoría de las veces las compañías incumplían con el pago, en especial la Cooperativa de Camioneros, que alegando no contar con fondos empezó a acumular adeudos por este concepto con la organización sindical.⁴⁰

En cuanto a las obligaciones de los camioneros, el contrato estipulaba los requisitos que debían reunir los choferes para poder ser contratados, estos eran: no haber sido enjuiciado por robo, no tener enfermedad contagiosa o repugnante, no tener en su contra cargos de faltas en sus anteriores trabajos, además de saber leer y escribir.⁴¹

Los conductores ya contratados tenía la obligación de “observar aseo personal y decencia en el vestir”, además de “demostrar en su lenguaje y conducta, la cultura necesaria para alternar con el público a quien sirven, prestándoles siempre toda clase de atenciones y ayuda”; no debían provocar altercados con el público, debían presentarse puntualmente a la hora de entrada o relevo y cuidar del camión, mismo que quedaba bajo su resguardo.⁴² Aspectos que muchas veces no cumplían, pues los altercados entre choferes eran comunes y las quejas por su comportamiento eran constantes.⁴³

Este sindicato fue para los trabajadores la esperanza de que su situación laboral cambiaría, pues el SUTAJ velaría por los derechos de los camioneros. Una de las primeras acciones que tomó esta organización fue impedir que la Cooperativa de Camioneros Jalisciense llevara a cabo en septiembre de 1930 un reajuste personal. La Cooperativa alegaba no tener fondos para pagarles a todos los empleados y solicitaba el permiso de la Junta Central de Conciliación para despedir a 20 choferes y 10 cobradores. Alegaban que era mejor despedir a estos empleados que estaban recibiendo el pago de medios turnos sin hacer nada, debido a que varios camiones estaban fuera de servicio por falta de refacciones, que continuar con el desfalco en la Cooperativa que la llevaría a la quiebra y por ende despedirían a todos sus trabajadores.⁴⁴

³⁹ *Idem.*

⁴⁰ AHJ, T, S/C, 1930, Caja 157, Exp. 3984.

⁴¹ AHJ, T-1929.

⁴² *Idem.*

⁴³ En la prensa se les calificaba como matones por su forma de manejar y el trato que le daban a los pasajeros.

⁴⁴ AHJ, T.S.C, 1930, Caja 154, Exp. 3930.

El SUTAJ exigió que la Cooperativa arreglara las unidades que tenía fuera de servicio, con esta demanda cumplía dos objetivos: el primero, defender a sus afiliados y evitar que fuera corridos de sus empleos y, el segundo, su compromiso social de velar porque la ciudad tuviera un mejor servicio de camiones superior al tranvía que en esas fechas tenía muchas fallas debido al poco mantenimiento que se les daba.

De igual manera el SUTAJ comenzó a gestionar las demandas que los choferes tenían contra la Cooperativa, pues ésta les adeudaba a sus trabajadores, por sueldos devengados, desde 75 centavos hasta \$59 pesos, y en total la deuda ascendía a \$724.91.⁴⁵

Las pretensiones políticas y económicas del SUTAJ

No obstante, la creación de este sindicato tuvo más pretensiones políticas y económicas que intenciones de mejorar la situación de los trabajadores o del servicio de transporte en la ciudad. Según Tamayo, el SUTAJ, al igual que otras organizaciones sindicales, fue la plataforma para quienes aspiraban a una carrera política. Desde 1929, el panorama había cambiado radicalmente para el movimiento obrero. La expulsión de los dirigentes comunistas de la COJ permitió el arribo de nuevos líderes obreros “caracterizados por preferir tácticas de lucha pacíficas y de conciliación entre capital-trabajo-estado”.⁴⁶

En este proceso de “derechización” del sindicalismo, Heliodoro Hernández Loza jugó un importante papel pues, según Laura Patricia Romero, desempeñó “la innoble tarea de erradicar cualquier vestigio de comunismo”.⁴⁷ Hernández Loza fue secretario general de la COJ, donde controlaba el movimiento obrero y fue la plataforma desde la que despuntó para convertirse más adelante en presidente de la Junta Centra de Conciliación y Arbitraje (1935) y cuatro ocasiones diputado local y dos federal (1943-1946; 1964-1967) y presidente municipal de Guadalajara en 1946-1948.⁴⁸

En cuanto a las pretensiones económicas, el SUTAJ amparado en los derechos obreros y debido a las deudas que la Cooperativa de Camioneros tenía con sus miembros, terminó quedándose con el capital de esta empresa. Así entre 1929 y 1930, el SUTAJ demandó a la Cooperativa por sueldos devengados y por la falta del pago de seguro médico, deuda que ascendía a 3,350. 98.⁴⁹ La cooperativa en ese momento se encontraba en crisis causada por la recesión económica de 1929 y a que, al inicio de ese año, el 17 de febrero, sus

⁴⁵ AHJ, T-S/C, 1930. Caja 158, exp. 4055

⁴⁶ Jorge Regalado y Guadalupe Ruiz Velasco, *op. cit.*, p. 78.

⁴⁷ Romero, “La conformación del caciquismo sindical...”, pp. 300-301.

⁴⁸ Honor y política, p. 338.

⁴⁹ AHJ, T-S/C, 1930, Caja 168, Exp. 4341.

talleres se incendiaron y tuvieron pérdidas de cuarenta mil pesos.⁵⁰ Lo anterior imposibilitó a la cooperativa para hacer frente a esas demandas, y la Junta Central de Conciliación y Arbitraje ordenó la quiebra y embargo de dicha cooperativa a favor del SUTAJ, por lo que esta organización recibió:

8 camiones brockaw E.B. de carrocería motores números 8956, 9857, 9825, 17076, 318012531, y 9888 en servicio centro de la colonia con su respectivos derechos de línea y con placas 1113, 1115, 1119, 1001, 1117, 841, 1011, 1109.⁵¹

Posteriormente, el SUTAJ obtuvo otros bienes de la cooperativa, con lo que se liquidó la deuda, a saber:

- Dos chasis Brokway sin diferencias ni ruedas traseras.
- Motores No. 10091 y 10782 incompletos
- Tres chasis Brockway incompletos motores No. 10072, 10860, 9880 Inc.

Un soplete usado.

Un Taladro usado.

9 muelles traseras Brockway..

3 tambures para mufle new.

3 magnetos Inc. Desarmados, usados con sus respectivos imanes.

40 Ring acero

1 ruedas Fierro (disco) usadas⁵²

Después de esto la Cooperativa siguió en funciones, parece que algunos de los miembros del SUTAJ quedaron a cargo de ella pues en la década de 1930, Aurelio Hermosillo, secretario de Acuerdos de dicho sindicato formaba parte de la mesa directiva de la Cooperativa. De esta manera, se cumplía una de las prerrogativas del SUTAJ, liberar a los obreros del yugo patronal, aunque los medios no fueron siempre los correctos y se beneficiaron sólo unos cuantos, el resto ahora quedó bajo el mando de sus antiguos compañeros de trabajo.

El SUTAJ y la Alianza de Propietarios Camioneros de Jalisco

Al año siguiente de que se fundó el SUTAJ surgió la primera organización de propietarios de camiones, la Alianza de Propietarios Camineros de Jalisco, dicha organización se constituyó el 8 de agosto de 1930 y a decir de sus fundadores era una “unión de pequeños propietarios”

⁵⁰ “Terrible incendio ocurrió anoche en un garaje”, *El Informador*, Guadalajara, 17 de febrero de 1929, p. 1.

⁵¹ AHJ, T-S/C, 1930, Caja 168, Exp. 4341.

⁵² AHJ, T-S/C, 1930, Caja 168, Exp. 4341.

y su lema fue “Razón y Justicia”.⁵³ Sus fundadores fueron José Godínez, Juan Hermsillo, J. Carmen Rosales, J. Ruiz Vallejo, Francisco Chavira, J. Jesús Partida, Jorge Hernández Loza, Lázaro Navarro, José Díaz, Enrique Hermsillo, Enrique Alonso, Carlos Barragán, Remigio López, Trinidad Siordia, Julián Rodríguez, Librado Ramírez y Ponciano Rojo⁵⁴ y por supuesto Heliodoro Hernández Loza. Este último fue nombrado vocal del Consejo Administrativo de dicha Alianza, y a la postre fue el personaje que más destacó en esta organización, al convertirse en principal líder camionero.

La Alianza de Propietarios Camioneros comenzó con un total de 64 unidades, “todas de una sola clase y precio de 12 centavos pasaje”.⁵⁵ Esta agrupación, que se presentó como una cooperativa, más que como una empresa, marcó una nueva dinámica en la organización del transporte en Guadalajara y en las relaciones laborales de los choferes, pues eran una comunidad de propietarios que a la vez se presentaban como trabajadores y pertenecían al SUTAJ, como por ejemplo Hernández Loza, así, la mancuerna entre la Alianza de Camioneros y el SUTAJ permitió que unos cuantos líderes controlaran y monopolizaran el servicio y las relaciones laborales del transporte público en la ciudad de Guadalajara.

De esta manera, la Alianza de Camioneros, especialmente Hernández Loza, apoyado en la fuerza que tenía en el SUTAJ, “fue eliminando uno por uno [a los propietarios de camiones independientes] mediante presiones, demandas e incluso extorsiones”⁵⁶ por parte de dicha organización sindical a su mando, “para deshacerse de competidores inconvenientes a la Alianza”,⁵⁷ lo que le permitió convertirse en el principal propietario de la empresa que comenzaba a monopolizar el transporte urbano.⁵⁸ A la vez que controlaba a los camioneros y a los propietarios de camiones, la mancuerna Alianza-SUTAJ se dio a la tarea de desplazar al tranvía. Por si fuera poco, en 1935 Hernández Loza fue nombrado jefe de la Junta Central de Conciliación y Arbitraje de Guadalajara, desde donde pudo controlar más a los

⁵³ AHJ T S/C, 1930, Caja 168, Exp. 4348.

⁵⁴ Francisco Uribe Topete. “Los transportes tapatíos”. Lina Rendón García (coord.). *Capítulos de la historia de la ciudad de Guadalajara*. Tomo: I, Guadalajara: Ayuntamiento de Guadalajara, 1992, p. 195.

⁵⁵ Camarena, *op. cit.*, pp. 173-174.

⁵⁶ Laura Patricia Romero. “La conformación del caciquismo sindical en Jalisco. El caso de Heliodoro Hernández Loza”. Carlos Martínez Assad (coord.). *Estadistas, caciques y candillos*. México: UNAM-Instituto de Investigaciones Sociales, 1988 (Sociedad y política en México), p. 295.

⁵⁷ *Ibid.*, p. 306.

⁵⁸ Javier Hurtado señala que Heliodoro Hernández Loza era propietario “él o sus familiares- de una gran cantidad de taxis o concesiones de autobuses del transporte urbano de Guadalajara”. Javier Hurtado. *Familias, política y parentesco. Jalisco 1919-1991*. México: Fondo de Cultura Económica, Universidad de Guadalajara, 1993, p. 110n. Sin embargo, Heliodoro Hernández Loza siempre negó ser dueño de camiones o taxis, en una entrevista publicada en *El Informador*, señaló que ese era un viejo ataque del gobernador Everardo Topete, aunque reconoció que sus hermanos y cuñados sí tenían camiones. *El Informador*, Guadalajara, 17 de febrero de 1986, p. 2-C.

trabajadores del volante en beneficio de los propietarios, en especial de los que pertenecían a la Alianza.

La resistencia de los camioneros

La relación entre el SUTAJ y la Alianza no fue vista con buenos ojos por los camioneros. Las quejas contra estas organizaciones, en especial contra el SUTAJ, no tardaron en hacerse presentes, los camioneros o choferes acusaban al sindicato de no hacer nada a favor de ellos, pues ni los sueldos ni las condiciones de trabajo eran justas.⁵⁹ Las principales molestias de los trabajadores giraban en torno al sueldo y a la seguridad laboral, justamente los factores que debía vigilar el sindicato. Aunque es importante señalar, que la Ley Federal del Trabajo, expedida en 1931, redujo los objetivos de los sindicatos a lo meramente económico, pues los definió como

la asociación de trabajadores o patrones, o de profesiones, oficios o especialidades similares o conexos, constituida para el estudio, mejoramiento y defensa de sus intereses comunes.⁶⁰

Aunque la finalidad del SUTAJ era la defensa de los derechos de los trabajadores del volante, muchas de sus acciones fueron contrarias a ese fin. Los camioneros se quejaban por los malos manejos de los líderes del SUTAJ, la principal queja era el control de las plazas de trabajo, que solían entregar a sus allegados.

Como era de esperar, la resistencia del gremio camionero no se hizo esperar. Las quejas en contra de los líderes camioneros, especialmente en contra de Heliodoro Hernández Loza, fueron constantes. Sin embargo, las buenas relaciones que éste tenía con los gobernadores en turno y al ser el líder sindical de la principal central obrera en Jalisco,⁶¹ las quejas de los camioneros no obtuvieron la respuesta esperada.

No obstante, con la llegada de Lázaro Cárdenas a la presidencia de la República, y tras la creación de la Confederación de Trabajadores Mexicanos (CTM), las expectativas del gremio camionero recobraron fuerza. La CTM surgió el 24 de febrero de 1936 y, a pesar de

⁵⁹ AHJ, F-5-936, Caja 158, Exp. 4055.

⁶⁰ Arnaldo Córdova. *La clase obrera en la historia de México. En una época de crisis (1928-1934)*. Tomo: 9. Pablo González Casanova. *La clase obrera en la historia de México*. México: Siglo Veintiuno Editores, Instituto de Investigaciones Sociales de la UNAM, 1980, p. 99-100.

⁶¹ Javier Hurtado. *Familias, política y parentesco. Jalisco 1919-1991*. México: Fondo de Cultura Económica-Universidad de Guadalajara, 1993, p. 113.

su heterogeneidad,⁶² constituyó “el proyecto unificador más grande e importante hasta esos momentos en el desarrollo de la clase obrera mexicana”.⁶³

El peso político e ideológico de la CTM descansaba en la figura de Vicente Lombardo Toledano, quien fue el primer secretario general de la nueva central obrera. Alberto Aziz Nassif recalca que la relación entre Lombardo Toledano y Lázaro Cárdenas “fue de amplia colaboración”.⁶⁴

La CTM significó, según algunos autores, la consolidación de la alianza entre el sindicalismo y el Estado.⁶⁵ En este sentido, la relación del Estado cardenista y la CTM se tradujo en una “amplia alianza recíproca”, caracterizada por la “autodefensa del proletariado [que] significó el fortalecimiento del gobierno y el establecimiento de una alianza entre ambos, y esa alianza no significa subordinación ni manipulación”.⁶⁶

En este contexto, la resistencia de los camioneros de la ciudad de Guadalajara no se hizo esperar. En 1936 los choferes de camiones hicieron llegar al presidente Lázaro Cárdenas una carta en la que expresaron los atropellos de los que desde 1931 venían siendo objeto por los líderes del SUTAJ. En primer lugar señalaron que, ese año, unos compañeros, para salir de la explotación de sus patrones,

trataron de formar una Cooperativa de Trabajadores y ellos los corrieron del Sindicato y del trabajo; como decimos a ud. que hemos tratado de reclamar sólo un sueldo mejor o que tengamos derecho a las utilidades, pues éstos señores después de que salieron de la clase de nosotros se han convertido en nuestros viles explotadores y cuando ya están cansados de eso no hacen mas que vender el camión o camiones a personas extrañas y capitalistas para que sigan explotando a nosotros los trabajadores.⁶⁷

A la vez, señalaban que en los estatutos se “podrá dar cuenta de que el señor [Heliodoro] Hernández y sus demás socios dirijen [sic] un Sindicato de Trabajadores y son los más viles explotadores del elemento trabajador del Camión”.⁶⁸

⁶² Estaba constituida por varias corrientes sindicales: la encabezada por Vicente Lombardo Toledano y la de Fidel Velázquez. Alberto Aziz Nassif. *El Estado mexicano y la CTM*. México: Centro de Investigaciones y estudios Superiores en Antropología Social- Ediciones de la Casa Chata, 1989 (32), p. 66.

⁶³ *Ibid.*, p. 67.

⁶⁴ *Idem.*

⁶⁵ Ilán Bizberg. *Estado y sindicalismo en México*. México: El Colegio de México, 1990, p. 111; Aziz Nassif, *op. cit.*, pp. 66-67.

⁶⁶ De la Noval, p. 126, cit. por Aziz Nassif, *op. cit.*, p. 67.

⁶⁷ *Idem.*

⁶⁸ AHJ, F-5-936, Caja 239, Exp. 6438.

Recalaron que el propio Lombardo Toledano en una visita que hizo a Guadalajara, evidenció la

dualidad del contrato Colectivo de Trabajo que el Sindicato tiene firmado con los patrones en donde J. Jesús Partida firma como Srío. del Sindicato y como patrón, Ramón Castellanos firma como patrón y era el actual Srío. de la Confederación Obrera de Jalisco, Heliodoro Hernández Loza firma como patrón y quería en el Congreso representar al Sindicato a que pertenecemos y en fin Sr. Presidente para que ud. se de cuenta de que todos estos señores que explotan a los trabajadores y quieren hacerse aparecer ante los ojos de ud. como trabajadores.⁶⁹

Los choferes también denunciaban que la Comisión de Trabajo del SUTAJ estuviera encabezada por un propietario de camiones, José Quiñones, pues se suponía que dicho organismo tenía las facultades para resolver “los conflictos que por materia de trabajo se susciten [sic] entre los patrones, Administradores, Directores y demás representantes del capital, y los trabajadores pertenecientes a este Sindicato”.⁷⁰ Los afiliados no confiaban en que un patrón diera el fallo a favor de los trabajadores en contra de sus propios intereses.

Además, esta comisión era la encargada de elaborar los contratos Colectivos de Trabajo, mismos que favorecían sobremanera a los patrones y poco a los trabajadores. De igual manera, los camioneros denunciaban la falta de garantías, pues los dueños de los camiones “que nos están dirigiendo [sic] y mangoneando... cuando uno de nosotros protesta se le quita el trabajo o se le golpea”.⁷¹

En este sentido, encontramos que los miembros claves del SUTAJ, como Heliodoro Hernández Loza, Aurelio Hermosillo, Jesús Partida, José A. Martínez, José Quiñones y Aurelio Altamirano, eran los principales dueños de camiones.⁷² En pocas palabras, los líderes sindicales se convirtieron en “empresarios de las actividades que al mismo tiempo controlaban sindicalmente”: la industria del transporte.⁷³

El descontento de los camioneros ante el control que el SUTAJ ejercía sobre sus plazas laborales tocó fondo en 1937, cuando en plena sesión un miembro del SUTAJ, molesto por que se le negó la vacante de chófer que aseguraba le correspondía, sacó la pistola y amenazó a los miembros de la asamblea. Como la mayoría iban armados la sangre corrió

⁶⁹ *Idem.*

⁷⁰ *Estatutos...*, p. 16.

⁷¹ AHJ, F-5-936, Caja, 239, Exp. 6438.

⁷² *Estatutos...*, pp. 29-30.

⁷³ Romero. “La consolidación del Estado...”, p. 161.

en las oficinas del sindicato. Hernández Loza, quien presidía la sesión llamó a la calma pero fue en vano y el chofer que pedía la plaza se enfrentó al que se la otorgaron, ambos se tiraron balazos, pero el primero resultó muerto en el acto, mientras que el segundo escapó casualmente el automóvil de Hernández Loza.⁷⁴

Aunque el SUTAJ señaló que este hecho había sido urdido a propósito para desprestigiarlos, denota el control que esta organización tenían sobre el gremio camionero y la manera en que se solía beneficiar a unos cuantos, sin duda sus allegados, lo que explica que el asesino huyera en el carro de Hernández Loza.

No es de extrañar que el SUTAJ tomara este tipo de actitudes, pues no debemos olvidar que fue una de las primeras organizaciones sindicales emanadas del modelo de “corporativismo estatal y autoritario en constante evolución a partir de la década de 1930”.⁷⁵

Este corporativismo llevó a los sindicatos a bajar la guardia, de hecho, durante el maximato la característica esencial del movimiento obrero tapatío fue la dispersión y la contracción de la actividad sindical, marcando una ruptura definitiva entre el combativo y radical movimiento de los años veinte y el sindicalismo represivo y controlado que surgiría con el tiempo.⁷⁶

Además, no debemos pasar por alto que “desde 1932 hasta comienzos de 1935, Jalisco fue un destacado laboratorio de la política callista”,⁷⁷ impulsada por la figura de Sebastián Allende

Consistente en impulsar un tipo de desarrollo económico que favoreciera la consolidación de una burguesía nacional a costa del cumplimiento de las demandas sociales contempladas en el programa reformador de la Revolución Mexicana”.⁷⁸

Lo anterior permitió que Hernández Loza se consolidara como el principal cacique sindical del gremio camionero. Laura Patricia Romero señala que Hernández Loza desde los años treinta garantizó al “Estado el control y la sumisión del proletariado jalisciense”.⁷⁹

⁷⁴ “Se pelaron por una plaza de chofer, ala que el ahora occiso alegaba tener plenos derechos”, La Tarde, Guadalajara, 4 de agosto de 1937, p. 1.

⁷⁵ Medina Núñez, Ignacio y Manuel Flores Robles. “Sindicalismo en Jalisco: nuevo proceso de fin de siglo”. *Espiral*, Estudios sobre el Estado y la Sociedad. Guadalajara: Universidad de Guadalajara, Vol. V, no. 15, mayo-agosto de 1999, p. 191.

⁷⁶ Jaime Tamayo. “Movimiento obrero y lucha sindical”. Patricia Arias (coord.). *Guadalajara, la gran ciudad de la pequeña industria*. Zamora: El Colegio de Michoacán, 1985, p. 149.

⁷⁷ Laura Patricia Romero. *El Partido Nacional Revolucionario en Jalisco*. Guadalajara: Universidad de Guadalajara-Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades, 1995, p. 73.

⁷⁸ *Idem*.

⁷⁹ Romero, “La consolidación del cacicazgo...”, p. 293.

Hernández Loza, ¿el “tirano chico” de los camioneros?

Lorenzo Meyer señala que, pasados los años de la Revolución, surgió una nueva generación de “caciques”, misma que jugó un papel importante en la institucionalización del Estado y en la formación del Partido Nacional Revolucionario.⁸⁰ Estos caciques fueron definidos en forma “breve pero sustantiva” como “tiranos chicos”.⁸¹ Lorenzo Meyer señala que para el caso mexicano, Paul Friedrich propuso una definición más precisa, donde se le ve como

un líder fuerte y autocrático en relación a los procesos políticos locales y regionales, cuya dominación es personal, informal y generalmente arbitraria, y que es ejercida mediante un núcleo central de familiares, pistoleros y dependientes y que se caracteriza por la amenaza y el ejercicio efectivo de la violencia.⁸²

Bajo el mismo tenor, Alan Knight precisa que el caciquismo es “arbitrario y personalista. Las reglas formales ceden su lugar al poder informal”.⁸³ Además, dicho autor señala que el “caciquismo es impensable sin la violencia directa”, misma que como ya se ha señalado, Heliodoro Hernández Loza no escatimó en ejercer. De esta manera, encontramos que Hernández Loza lo mismo recompensó a sus amigos que castigó a sus enemigos.⁸⁴

Esto puede apreciarse en la acusación que algunos miembros del SUTAJ hicieron al señalado líder por la violencia que ejercía sobre los miembros que se atrevían a desafiarlo. Dicha violencia la ejercía a fuerza de sus pistolas y de sus pistoleros. De hecho, los camioneros señalaron que cuando el presidente Cárdenas se reunió con ellos en agosto de 1936,

una comisión de nosotros trató de acercarse a Ud. pero se le amenazó que si lo hacíamos se nos asesinaba; haciendo de su conocimiento que quien dirige [sic] todas esas maniobras es el señor HELIODORO HERNANDEZ.⁸⁵

Otra de las características que Knight atribuye a los caciques es que “son actores de sistemas clientelistas”,⁸⁶ cosa que no fue ajena a los choferes, quienes acusaron a Hernández Loza de que, gracias a la representación que obtenía del SUTAJ, consiguió los puestos “de Director

⁸⁰ Lorenzo Meyer. “Los caciques: ayer, hoy ¿y mañana?”. *Letras Libres*. núm. 24. México, diciembre de 2000, p. 39.

⁸¹ *Ibid.*, p. 36.

⁸² Paul Friedrich, “The Legitimacy of a Cacique”, cit. en *Idem*. Véase también, Gilbert M. Joseph. “El caciquismo y la Revolución: Carrillo Puertto en Yucatán”. D.A. Brading (comp.). *Caudillos y campesinos en la Revolución Mexicana*. México: FCE, 1991.

⁸³ Alan Knight. “Cultura política y caciquismo”. *Letras libres*. núm. 24. México, diciembre de 2000, p. 17.

⁸⁴ *Ibid.*, p. 17.

⁸⁵ AHJ, F-5-936, Caja 239.

⁸⁶ Knight, *op. cit.*, p. 16.

de Tránsito, Diputado Local, Presidente de la Junta Local de Conciliación y Arbitraje y Presidente del Comité Municipal del P.N.R”.⁸⁷

Pero no solo la violencia conforma un cacicazgo. María Teresa Fernández Aceves señala que la base fundamental en la que Hernández Loza construyó su cacicazgo fue en las alianzas que entabló con algunos trabajadores del volante y de la industria de los servicios y alimentos. Hernández Loza se convirtió también en un intermediario entre el gobierno y los obreros y supo encauzar las demandas de éstos.⁸⁸ Estableció escuelas para obreros, apoyó a los hijos de los choferes en sus estudios, creó las condiciones adecuadas para que los trabajadores del volante pudieran ser dueños de su propio camión, pues luchó porque se les concedieran los permisos.⁸⁹

Como intermediario cultural, Hernández Loza organizó campañas contra el alcoholismo, estableció los parámetros de lo que debía ser un buen hombre y un buen trabajador, fomentó la educación de los hijos de los agremiados al SUTAJ y la de los obreros por medio de escuelas nocturnas, además, apoyó el deporte por medio del equipo de béisbol del SUTAJ.⁹⁰

Sin embargo, no todos gozaron de estos beneficios. Las quejas de los choferes por el acaparamiento de las plazas y por la mancuerna entre el SUTAJ y la Alianza de Camioneros, además de las prácticas de sometimiento que sus líderes llevaban a cabo, motivó que una buena parte del gremio se pusiera en su contra. Aunque muchas veces demandaron a los dirigentes del SUTAJ, fue con la llegada de Lázaro Cárdenas a la presidencia de la República en 1934 y su política de “protección a los intereses obreros”⁹¹ que los trabajadores del volante pudieron hacerle frente a Hernández Loza.

El periodo del cardenismo (1934-1940) fue un fuerte revés para Heliodoro Hernández Loza. En Jalisco también hubo cambio de gobernador, Everardo Topete, quien apoyado por Allende logró derrotar a Silvano Barba González, el candidato de Cárdenas. No obstante, cuando Topete ocupó la gubernatura del estado se declaró cardenista y se apejó a las directrices del centro.⁹²

⁸⁷ AHJ, F-5-936, Caja 239.

⁸⁸ María Teresa Fernández Aceves, Julia Preciado Zamora y Alma Dorantes, “Honor y política: la Rotonda de los Personajes Ilustres en el siglo XXI”, Renée de la Torre y Santiago Bastos, *Jalisco hoy: miradas antropológicas*, México: CIESAS, 2012, p. 335.

⁸⁹ *Ibid.*, p. 338.

⁹⁰ Sobre su actividad cultural véase más a detalle, Fernández Aceves, Zamora, Dorantes, “Honor y política: la Rotonda...”.

⁹¹ Aziz Nassif, *op. cit.*, p. 67.

⁹² José María Murià (dir.). *Historia de Jalisco*. Guadalajara, Tomo IV: Desde la consolidación del Porfiriato hasta mediados del siglo XX. Guadalajara: Gobierno de Jalisco, 1982, p. 406-411; Romero, *La consolidación del Estado...*, p. 251.

El cambio de Topete de callista a cardenista no fue sencillo. En el estado prevalecían fuertes alianzas con el callismo, representadas por Allende y Jesús González Gallo. Esta situación llevó que el nuevo gobernador durante los primeros meses de su gobierno mostrara una actitud ambivalente o tibia frente al proceso cardenista de “amplia reorganización del partido y del gobierno a fin de eliminar a los callistas irreductibles”.⁹³

De hecho, sabedor de la fuerza que aún tenían los callistas, a principio de su gobierno Topete nombró a Hernández Loza presidente de la Junta Central de Conciliación y Arbitraje, pese a todas las quejas que esta designación motivó.⁹⁴ No obstante, ante el rumbo que siguió la política nacional, consistente en eliminar a todos los gobernadores callistas de la República, Topete se sintió “respaldado y presionado para llevar a cabo la política reformista”⁹⁵ cardenista y así desligarse de la tutela de Allende.

De igual manera, Topete se desligó de Heliodoro Hernández Loza, al que destituyó en octubre del cargo que le otorgó meses antes, todo ello motivó que el líder sindical llegara débil a la conformación de la CTM en Jalisco, “sólo contaba con el 2% de los sindicatos, mientras sus opositores controlaban el restante 98%”.⁹⁶

En la Asamblea Estatal para constituir la filial jalisciense de la CTM, Hernández Loza fue expulsado junto con el resto de los callistas, “produciéndose con ello, la división de la COJ”.⁹⁷ Para los trabajadores del volante, la expulsión de Hernández Loza de la Asamblea, y su consecuente ausencia en la formación de la Federación de Trabajadores de Jalisco (FTJ), no significó la emancipación del cacique sindical, pues como le señalaron a Cárdenas, “el compañero Toledano ya no pudo arreglar nada de que estos señores salieran del Sindicato, pues únicamente los sacó de la Convención”.⁹⁸

De esta manera, contrario a las aspiraciones de los choferes, al quedar impelido para participar en el sindicalismo jalisciense, Hernández Loza se refugió en el SUTAJ, al que “trató de ajustar a la nueva política obrerista y radical”,⁹⁹ con la intención de ganarse la simpatía de Cárdenas y de Vicente Lombardo Toledano.

Obviamente, la actitud de Hernández Loza obedeció al afianzamiento del cardenismo en el país, pues tras el exilio de Plutarco Elías Calles (1936), muchos de los líderes que lo apoyaban fueron retirados del escenario político. En Jalisco, Sebastián Allende decidió

⁹³ Lorenzo Meyer. “La institucionalización del nuevo régimen”. *Historia General de México*. México: El Colegio de México-Centro de Estudios Históricos, 2004, p. 855.

⁹⁴ Romero, *La consolidación del Estado...*, p. 203.

⁹⁵ *Ibid.*, p. 210.

⁹⁶ Romero, “La conformación del...”, p. 308.

⁹⁷ *Idem.*

⁹⁸ AHJ, F-5-936, Caja 236.

⁹⁹ Romero, “La conformación del cacicazgo...”, p. 306.

retirarse a la vida privada, por lo que Hernández Loza de inmediato buscó la manera de alinearse a la política cardenista.

Lo primero que hizo Hernández Loza para afianzar su poder en el SUTAJ, fue obtener la aceptación del presidente Cárdenas para que el contrato colectivo de esa organización fuera elevado a contrato de ley, “lo que le permitió entre otras cosas legitimarse y aumentar su filiación”.¹⁰⁰

Además, los estatutos del SUTAJ, con la intención de acercarlos al lombardismo, se reajustaron para darles un tinte radical. En los primeros tres incisos se apunta que el SUTAJ lucharía por:

- a) la efectividad del derecho de huelga,
- b) por el derecho de propaganda escrita y verbal de las ideas socialistas...
- c) porque su objeto y finalidades sean alcanzados con entera independencia de clase. El SUTAJ, para la realización de su programa, adopta como táctica la lucha de clases.¹⁰¹

Pese a estos postulados, en la práctica las cosas siguieron igual para los trabajadores, quienes un año después de que su contrato colectivo se elevara a ley solicitaron a Cárdenas que

decrete Ud. la socialización de los permisos de circulación de camiones de pasajeros para así de una vez acabar con estos señores que buscan su beneficio personal sin acordarse de los trabajadores que los hemos enriquecido... [que] ya somos 700 los trabajadores de la Industria Camionera en esta Capital.¹⁰²

Independientemente del fuerte yugo que representaba el SUTAJ, no logró evitar que las cooperativas que prestaban el servicio de autobuses en la ciudad se manifestaran en su contra. Apoyados en el discurso obrerista de Topete, la resistencia por parte de los trabajadores fue creciendo, al grado que en 1939, hubo una “rebelión” en contra de los medios por los que Hernández Loza se deshacía de la competencia. “Hubo quienes se salieron del sindicato y quienes buscaron la forma de retirárselo a pesar del enorme control que tenía sobre la agrupación”.¹⁰³

¹⁰⁰ *Ibid.*, p. 307.

¹⁰¹ Jaime Tamayo, “Caciquismo sindical...”, cit. por Romero, *Ibid.*, p. 310.

¹⁰² AHJ, F-5-936, Caja 236.

¹⁰³ *Idem.*

Para este entonces, según la Dirección General de Tráfico, desde mediados de 1930 estaban registradas siete líneas de camiones: la Centro-Oblatos con 12 unidades, la Libertad y Garibaldi, con 12; la Centro-Analco-Belén, con 8, La Experiencia, con 4; Tlaquepaque-Guadalajara, con 5; Independencia-Lafayette, con 8 y Zapopan, con 4 unidades,¹⁰⁴ lo que da un total de 53 camiones prestando el servicio en la ciudad, además de los tranvías eléctricos.

Conclusiones

En la década de 1920 comenzaron a circular por las calles de Guadalajara los primeros camiones, éstos tuvieron que hacer frente a la fuerte competencia que representaba en esos años el tranvía eléctrico. En un principio el servicio de camiones lo ofrecían propietarios independientes, dueños de al menos un camión, a la par, surgieron las primeras empresas de transporte urbano, que fueron acaparando el servicio. Los pequeños propietarios de camiones se unieron en cooperativas y posteriormente en sindicatos para defender sus derechos, el problema fue que esos pequeños propietarios fueron acaparando el negocio en detrimento de los trabajadores, que al final quedaron bajo su mando.

El gremio camionero de Guadalajara surgió bajo las condiciones que el SUTAJ impuso, a veces en su beneficio otras en su contra. A la vez, el SUTAJ y la Alianza de Propietarios Camioneros establecieron las reglas del servicio de transporte en Guadalajara, al que acapararon y controlaron.

¹⁰⁴ AHJ, F-5-930, Caja 230, Exp. 6125.