

Mexicanos calificados y deseosos de trabajar: políticas de empleo y agrupaciones sindicales en la industria ferroviaria bajacaliforniana (1902-1955)

Andrea Spears Kirkland*

Hilarie J. Heath Constable*

Patricia Aceves Calderón*

Resumen: en este artículo se analiza la situación conflictiva que prevalecía entre la fuerza laboral mexicana y las empresas ferroviarias extranjeras, subsidiarias del Ferrocarril Sud-Pacífico de San Francisco, que operaban en la región trasfronteriza de Baja California-California antes de 1970. Desde que se inició la construcción de las líneas, a principios del siglo xx, las empresas implementaron políticas de empleo discriminatorias que se fueron agudizando a lo largo de las siguientes décadas. Por un lado, la desigualdad en las condiciones de trabajo incidió en la sindicalización y las luchas reivindicatorias por la mexicanización de la mano de obra y por condiciones de empleo equitativas y, por otro, la contienda entre agrupaciones sindicales por tener la representatividad de los ferrocarrileros.

Palabras clave: ferrocarrileros; políticas de empleo; sindicalización; mexicanización; empresas ferroviarias extranjeras; Baja California.

* Universidad Autónoma de Baja California (UABC). Facultad de Ciencias Administrativas y Sociales, Blvd. Zertuche y Blvd. De los Lagos, s/n, fraccionamiento Valle Dorado, Ensenada, Baja California, México. C. P. 22890. Teléfono: (646) 176 6600, extensión 175. Correos electrónicos: aspears@uabc.edu.mx / hheath@uabc.edu.mx / paces@gmail.com

Abstract: this article analyzes the conflict that existed between the Mexican labor force and the foreign-owned railway companies –subsidiaries of the San Francisco-based Southern Pacific Railroad– which operated in the cross-border region of Baja California and California before 1970. From the moment construction of the railway lines began in the early 20th century, the companies implemented discriminatory labor practices that became more acute over the following decades. Unequal working conditions led to a series of confrontations in which workers sought to improve their working conditions and Mexicanize the labor force, as well as clashes between rival unions claiming to represent their interests.

Key words: railroad workers; labor practices; unionization; Mexicanization; foreign-owned railroad companies; Baja California.

Introducción

Entre 1910 y 1950, el territorio de Baja California experimentó un crecimiento económico y poblacional que le permitió convertirse en estado en 1952, y a la vez surgieron agrupaciones sindicales para representar los intereses de la clase trabajadora (Cruz 2007). Tijuana y Mexicali fueron los escenarios de las primeras luchas sindicales, debido a la proliferación de los centros de ocio, donde los propietarios de los casinos, cantinas, hipódromos y prostíbulos preferían contratar a estadounidenses. En los campos algodonereros del valle de Mexicali, jornaleros agrícolas de origen asiático, sobre todo chinos, también competían con los mexicanos por el trabajo, en las décadas de 1910 y 1920. Ante esta situación potencialmente explosiva, los trabajadores del sector servicios, como choferes, cantineros, meseros y músicos y los jornaleros agrícolas mexicanos establecieron el Gremio de Chauffeurs [sic] Mexicanos, el Sindicato de Filarmónicos y el Sindicato de Obreros y Campesinos, entre otros (Samaniego 1998; 1991).

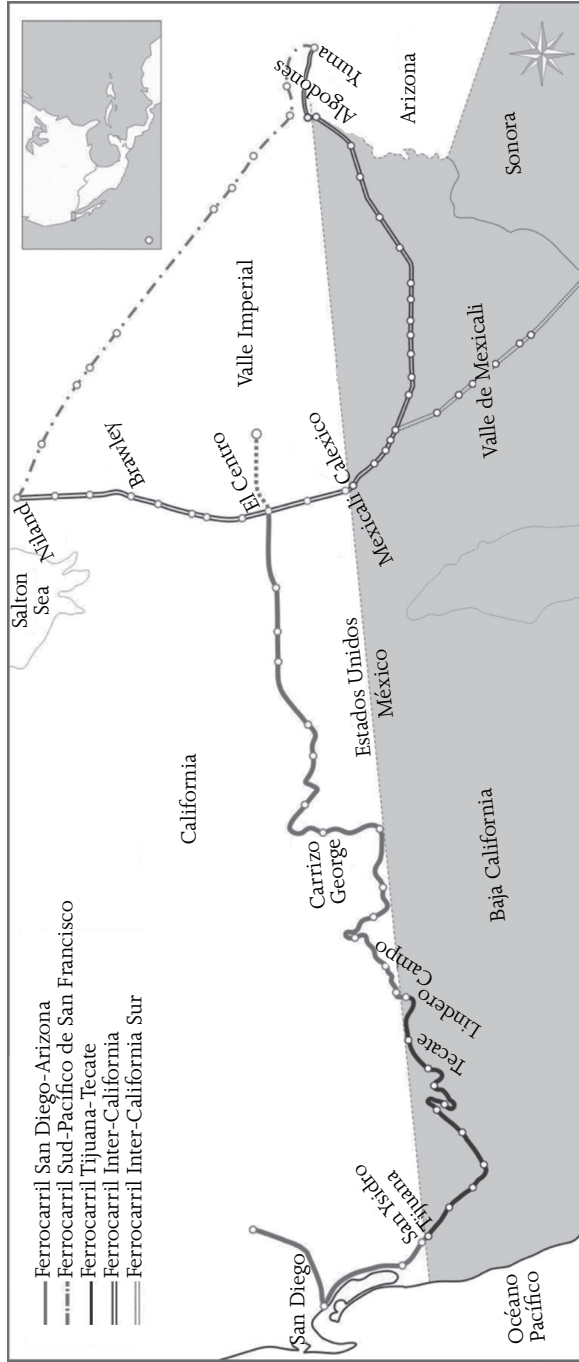
Ante lo apremiante de otras demandas y necesidades, los empleados de las industrias alimenticia, de bebidas y pesquera, también conformaron agrupaciones como los sindicatos de Trabajadores de la Compañía Industrial, el de Control Femenil de Trabajadoras, Empleadas y Similares “Josefa Ortiz de Domínguez”, el de la Empresa de la Cervecería Tijuana y el de la Cervecería Tecate. Para 1946, 38 sindicatos representaban los intereses de casi 5 mil habitantes de Baja California.¹ Si bien la mexicanización de la mano de obra era una de las principales reivindicaciones de los trabajadores en el sector de servicios y de los jornaleros agrícolas, los bajacalifornianos también abogaban por mejorar las condiciones de empleo, asegurar mayor remuneración y compensaciones, establecer contratos colectivos únicos, así como alianzas intergremiales para defenderse. Los ferrocarrileros formaron un importante elemento en esta temprana lucha sindical.

La región contaba con un sistema ferroviario que entrelazaba el desarrollo socioeconómico y cultural de Baja California con el del país vecino al norte. Entre 1902 y 1930 se construyeron tres líneas en la zona trasfronteriza: los ferrocarriles Tijuana-Tecate, el Inter-California y el Inter-California Sur (véase figura 1). Los dos primeros resultaron los más significativos, y fueron “mexicanos por accidente de la geografía”, según John Kirchner (1998, 63), un estudioso del sistema. Dadas las condiciones montañosas y desérticas del lado de Estados Unidos, y después de minuciosos estudios de parte de ingenieros topógrafos, la iniciativa privada de ese país construyó 150 kilómetros de vías de estos dos ferrocarriles en territorio mexicano. La primera línea, Tijuana-Tecate, nació como un tramo del ferrocarril San Diego-Arizona, para después convertirse en propiedad de la empresa Sud-Pacífico de San Francisco, en 1930, y cuando se terminó, en 1919, ya contaba con 240 kilómetros de vías, de los cuales 70 estaban en Baja California; el tramo que entraba por Tijuana y salía por Tecate era conocido como el Tijuana-Tecate.

El ferrocarril Inter-California nació en 1904, como una extensión del Imperial-Golfo, y fue construido por el Sud-Pacífico de San

¹ Memoria del gobierno del C. general Manuel Ávila Camacho, s. f., Archivo General de la Nación, Fondo Secretaría de Trabajo y Previsión Social (AGN, STPS, c. 64, exp. 3/106.1 “45”/34).

Figura 1
Sistema ferroviario en Baja California



Fuente: elaboración propia, con base en los siguientes mapas: "Map of a Part of the Colorado River Delta (The Mexicali District of the Imperial Valley); Mexico" y "F. C. Mexicali & Gulf, Construction Department, Map Showing part of Lower California and Sonora, Office of the Chief Engineer", Archivo de la Biblioteca Sherman; "Plate showing route of San Diego & Arizona Railway", Stanford University, Department of Special Collections, Southern Pacific Railroad, M1010, RG 2, caja 122, no. B-1-1607.

San Francisco para transportar productos agrícolas de Valle Imperial; el Imperial-Golfo comenzaba su recorrido en la estación de Niland de la línea Los Ángeles-Yuma, que era parte del vasto sistema ferroviario controlado por el Sud-Pacífico; de ahí las vías seguían al sur, hacia Calexico, cruzaban la frontera en Mexicali y continuaban al sureste hasta salir de México por Los Algodones, para terminar en Yuma, Arizona (Orsi 2005; Hofsommer 1986). El Inter-California, con 80 kilómetros de vías en territorio mexicano, inició operaciones en 1907. Y si bien las vías fueron tendidas en México, por cuestiones geográficas, como lo ha señalado Kirchner, los ingenieros del Sud-Pacífico tomaron en cuenta las necesidades de los inversionistas de la Colorado River Land Company, dueña de 340 mil hectáreas en el valle de Mexicali, al trazar la ruta y ubicar las primeras estaciones para que beneficiaran sus propiedades (Kerig 2001).

Por último, la Colorado River Land Company y la Sud-Pacífico de San Francisco obtuvieron la concesión en 1924, para construir el ferrocarril Inter-California Sur, conocido también como Imperial-Golfo, y desarrollar los campos agrícolas hacia el sur y sureste del valle de Mexicali. Por su parte, las autoridades mexicanas esperaban fomentar la integración de la región al resto del país, a través de las nuevas vías que correrían entre la estación de Pascualitos, al sur de Mexicali, y el golfo de California. Cabe señalar aquí que la línea fue adquirida por el gobierno federal en 1941 e integrada al naciente ferrocarril paraestatal de Sonora a Baja California, que se concluyó en 1948 (ídem.; Kirchner 1988).

De manera semejante a otros intereses comerciales en la región, las compañías ferroviarias tenían políticas de empleo discriminatorias contra trabajadores nacionales, en particular de quienes ocupaban puestos de especialización o de confianza. En 1944, el Tijuana-Tecate y el Inter-California empleaban a 61 extranjeros —gran parte estadounidenses, si no es que todos— y a 184 mexicanos. Estos últimos, en su mayoría, se encargaban de la reparación y mantenimiento de las vías, túneles y puentes (Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, SCOP 1946). Al igual que los empleados del sector de servicios y los jornaleros agrícolas, los ferrocarrileros se organizaron para combatir la inequidad y discriminación laboral. El propósito de este artículo es analizar las políticas de empleo utilizadas por las empresas ferro-

viarias que operaban en este espacio trasfronterizo y la oposición a ellas de los ferrocarrileros mexicanos, además del proceso de sindicalización que ocurrió a través de agrupaciones locales, regionales y después nacionales.

“En perjuicio de nuestros ferrocarrileros”: las políticas de empleo

Con el fin de analizar las políticas de empleo que prevalecían en el sector ferroviario, es importante señalar que, desde que comenzó la industria en la región, la discriminación se hizo notar, al igual que en otros sectores de la economía. Si se considera el caso de la agricultura en el valle de Mexicali, los propietarios y arrendatarios solían justificar la contratación de extranjeros en las décadas de 1910 y 1920 arguyendo que no tenían otra opción, debido a la escasez de mano de obra mexicana y, por un lado, tenían razón, ya que esto constituía uno de los problemas más recurrentes en la región deltaica a principios del siglo xx. Si bien el valle contaba con una población muy reducida, de 500 habitantes en 1904, ante el desarrollo de la actividad agrícola bajo la promoción de la compañía colonizadora, la Colorado River Land Company, se abrió el mercado para una mano de obra estacional y permanente, y esta demanda propició la llegada de un creciente número de migrantes nacionales y extranjeros y, en particular, chinos (Anguiano 1995). Sin embargo, tanto los agricultores estadounidenses como los arrendatarios de predios que pertenecían a la compañía colonizadora –aun ante la presencia de mexicanos– manifestaban una marcada preferencia por jornaleros de origen asiático, sobre todo chinos, aduciendo que trabajaban más y por menos.²

Al considerar la construcción de las líneas férreas, los gerentes estadounidenses y las compañías como la de Robert Sherer y la Constructora de Utah demostraron preferencia por la mano de obra

² Véase E. San Martín, inspector del trabajo, al jefe del Departamento del Trabajo, 26 de marzo de 1926 (AGN, Fondo Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo, SICYT, c. 989, exp. 1).

extranjera, sobre todo asiática. Cuando se inició la obra del ferrocarril Inter-California del lado mexicano en 1904, la mayoría de los mil obreros contratados por la empresa Shattuck y Desmond eran extranjeros, a pesar de la oposición de los mexicanos a trabajar en el proyecto. De hecho, el vicecónsul de México en Calexico, California, reportó que los quejosos planeaban bloquear la construcción de las vías hasta que la compañía cambiara sus políticas de contratación.³ Según Samaniego (1998), las protestas dieron resultado, y la empresa empezó a contratar más mexicanos, aunque cabe señalar que se siguió empleando a los extranjeros en la construcción de las vías, así como en la operación de la línea.

Mexicanos y extranjeros participaron en la construcción del ferrocarril San Diego-Arizona y su subsidiario, el Tijuana-Tecate, que incluyó 70 kilómetros de vías del lado mexicano de la frontera. En uno de los campamentos, por ejemplo, los obreros nacionales constituyeron entre 60 y 70 por ciento de la mano de obra, mientras que el resto la aportaron estadounidenses, asiáticos, indoasiáticos, griegos e indígenas, un hecho que reflejaba también la multiculturalidad de la franja trasfronteriza (Kirchner 1988). Inmigrantes indoasiáticos llegaron al área a principios del siglo xx, y se asentaron en los condados de San Diego e Imperial. En este último, la mayoría de la población provenía de la región del Punjab de la India y casi 85 por ciento practicaba la religión sij, y el resto el islamismo e hinduismo (Leonard 1992).⁴ Con respecto a la mano de obra indígena, no se puede identificar con certeza su lugar de origen pero es muy probable que perteneciera a la tribu de los kumeyaay, asentados en el sur del condado de San Diego, por donde atravesaban las vías de los ferrocarriles del lado californiano. Sin embargo, no se puede descartar la aportación de integrantes de otros pueblos indígenas, tales como los cocopah o cucapá (como se les conoce en México) y los yumano,

³ D. Montes, vicecónsul de México en Calexico, al secretario de Relaciones Exteriores, 16 de enero de 1905 (AGN, Fondo Gobierno, G, exp. 1905.49 (37.7), en Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Autónoma de Baja California, IHH, UABC, exp. 1905.4 (37.7), f. 3).

⁴ Cabe señalar que Kirchner (1988) utiliza la palabra "hindú", al referirse a trabajadores de origen indoasiático, cuando el término es el propio para referirse a personas que practican la religión hindú. Además, entonces la sociedad solía usar la palabra "hindú" con desprecio, como señala Leonard (1992).

que habitaban —y aún lo hacen— en la región trasfronteriza.⁵ Para 1919, también había suecos en la edificación de puentes y túneles del último tramo de la línea tendida por Carrizo George Railway, Inc.⁶ A pesar de estos registros, aún no se pueden determinar estadísticamente las nacionalidades o lugares de origen de los obreros.

Lo que sí se puede afirmar es que la contratación tanto de mexicanos como de extranjeros resultó difícil para las empresas ferroviarias y de construcción, de hecho la fuerza laboral se caracterizaba por ser muy inestable y susceptible a las vicisitudes de las condiciones cambiantes en la región. Por ejemplo, ante los problemas generados por la revolución mexicana, en febrero de 1911 los ingenieros estadounidenses reportaron dificultades en la contratación de extranjeros para construir las vías entre Tijuana y Linderos, debido a las inspecciones realizadas por las autoridades mexicanas en busca de armas y munición, ambas prohibidas por el gobierno federal.⁷ Tres años después, cuando Estados Unidos invadió Veracruz, en 1914, en Tecate se establecieron guardias para vigilar los campamentos y proteger a la mano de obra estadounidense; algunos de ellos, los ingenieros reportaron que la fuerza laboral mexicana se encontraba desorganizada ante la situación bélica, y que los extranjeros estaban desertando y regresando a Estados Unidos. Retornaban después del susto inicial, pero semanas después huían de nuevo ante el rumor de que México había declarado la guerra contra Estados Unidos, además de que dio la orden de expulsar a los estadounidenses del país.⁸

Por otro lado, la primera guerra mundial también atrasó la construcción de las vías del San Diego-Arizona, que tardó casi 13 años en terminarse y costó 18 millones de dólares. Cuando Estados Unidos se unió a los países aliados, en 1917, se experimentó una escasez de mano de obra en sectores clave, y los ferrocarriles no fueron la excepción. Los ingenieros del sistema San Diego-Arizona se quejaban de que los obreros, sin importar la nacionalidad, desertaban para irse

⁵ Para una discusión sobre el uso de la mano de obra indígena en sectores, como el agrícola, véase Gómez (2000).

⁶ E. Kallright, 16 de julio de 1919, San Diego Historical Society, Collection San Diego and Arizona Railway Company (SDHS, SD&AR, Engineering, c. 8, exp. 7).

⁷ Kallright a Robert Sherer and Company, 20 de febrero de 1911 (ibíd., c. 8, exp. 9).

⁸ C. E. Bernstein a H. L. Titus, 26 de abril de 1914 (ibíd., c. 7, exp. 19); Weekly Progress April 25, 1914 (ídem.); Kallright a Titus, 27 mayo de 1914 (ídem.).

a Valle Imperial, donde los agricultores pagaban mejores sueldos. Para evitar interrupciones en la obra, la empresa contrató a 100 mexicanos, aunque su desempeño “no fue satisfactorio”, según alegaban los estadounidenses.⁹ La epidemia de la influenza también llegó a los campamentos y provocó más problemas; en noviembre de 1918 murieron 12 personas y, según reportó el gerente general de la línea, “cada muerte causaba un éxodo de hombres”.¹⁰

A pesar de las dificultades, se concluyó la construcción pero, durante los años veinte y treinta, las ferroviarias se obcecaron en implementar políticas discriminatorias tanto en lo que se refiere a la contratación de la mano de obra mexicana como de los sueldos percibidos. Por ejemplo, en 1923 el Tijuana-Tecate contaba con 83 empleados: 41 eran estadounidenses, que ocupaban los puestos de mayor especialización y remuneración como conductor, maquinista, fogonero, garrotero, contador, telegrafista y auditor; y 42 mexicanos, de los cuales 40 eran trabajadores de vía, con un salario diario de cinco pesos, mientras que un fogonero o garrotero recibía entre 12 y 13.¹¹

El Inter-California contaba con 249 empleados en 1922, de los cuales 210 eran mexicanos, aunque de éstos 188 estaban en el departamento de vía; es decir, 90 por ciento de la fuerza laboral, con un salario de cuatro pesos diarios. Sólo unos cuantos ocupaban puestos administrativos, como agente de estación, contador y oficinista; sin embargo, un análisis de las listas de nómina del periodo revela que ganaban menos que sus colegas estadounidenses por desempeñar el mismo trabajo. Por ejemplo, un contador de Estados Unidos que laboraba en las oficinas de Mexicali recibía 350 pesos al mes, mientras que uno de México ganaba 280. La línea contaba también con dos alambrietas (electricistas); el extranjero ganaba tres pesos más al día que el nacional. Dos talleristas —un herrero y un mecánico— laboraban en el taller de la empresa en Mexicali; al principio, los dos puestos fueron ocupados por extranjeros, pero en 1922 la empresa

⁹ D. Pontius a P. Shoup, 2 de noviembre de 1918 (Ibíd., c. 8, exp. 5). Traducción propia. Véase también Kallright a Pontius, 27 de junio de 1919 (Ibíd., c. 8, exp. 6).

¹⁰ Pontius a Shoup, 8 de noviembre de 1918 (Ibíd., c. 8, exp. 5). Traducción propia.

¹¹ Cuestionario para el censo obrero, Ferrocarril Tijuana-Tecate, marzo de 1923 (AGN, SCYT, exp. 8/840/-20, en IHH, UABC, exp. 1.28, f. 1).

reemplazó al mecánico estadounidense con uno nacido en México quien, a pesar de realizar el mismo trabajo, recibía cuatro pesos menos por día que su antecesor.¹²

Eran tan notorias las políticas discriminatorias de empleo que observadores e inspectores de la SCOP solían criticar “el decidido apoyo [de las empresas] para cubrir los mejores puestos con expertos [...] americanos, en perjuicio de nuestros ferrocarrileros”.¹³ Señalaban también que los extranjeros no sabían hablar español, a pesar del reglamento de ferrocarriles (1926) que prohibía el uso del inglés o cualquier otro idioma que no fuera español en las líneas privadas y públicas, aunque representantes de las ferroviarias en Baja California insistían en que el personal extranjero sí hablaba español.¹⁴ Pero lo más ofensivo para algunos de los inspectores era “el desprecio que se nota hacia el elemento mexicano” por parte de los estadounidenses.¹⁵

Las políticas discriminatorias de empleo se hicieron notar también en el ferrocarril Inter-California Sur, cuando se inició su construcción, en 1925. Según los términos del contrato negociado con el gobierno federal, el concesionario contaba con 90 días para comenzar la obra, con trabajadores mexicanos pero, si no fueran suficientes, el acuerdo estableció la opción de contratar extranjeros, aunque con la autorización previa de las autoridades federales. Sin embargo, el concesionario no cumplió con los términos del contrato; no empezó la obra dentro de los 90 días estipulados, ni siquiera entregó los planes para la localización de las vías. Luego, la empresa solicitó una prórroga de 60 días, así como la autorización para contratar

¹² Cuestionario para el censo obrero, ferrocarril Inter-California, diciembre de 1922 (ibíd., exp. 1.28, f. 5); informe que la Compañía Ferrocarril Inter-California rinde a la Secretaría de Comunicaciones de los Estados Unidos Mexicanos por el año que terminó el 31 de diciembre de 1920 (AGN, Fondo SCOP, exp. 272/61-2, en IHH, UABC, exp. 10-8, ff. 2-12).

¹³ Castañeda al ciudadano jefe del departamento, 31 de enero de 1925 (ibíd., exp. 272/71-1, ff. 14-15).

¹⁴ Véase por ejemplo, ídem.; Castañeda al ciudadano jefe del departamento, 4 de marzo de 1925 (AGN, SCOP, exp. 320/61-1, ff. 1-8); firma ilegible al jefe del departamento, Dirección de Ferrocarriles, memorándum, 19 de abril de 1926 (ibíd., 272/61-3, en IHH, UABC, exp. 10.11, ff. 21-22); Sahagún, inspector técnico de FF. CC., al jefe del Departamento de Ferrocarriles, 10 de diciembre de 1926 (ibíd., exp. 272/55-1, en IHH, UABC, exp. 9.20, ff. 3-4); G. Jackson, apoderado legal del Inter-California, 28 de abril de 1927 (ibíd., exp. 320/61-1, f. 27).

¹⁵ Castañeda al ciudadano jefe del departamento, 31 de enero de 1925 (ibíd., 272/71-1, f. 14).

extranjeros “indigentes” —en otras palabras, personas desempleadas y de origen asiático—, alegando que no había suficientes mexicanos en la región.¹⁶

Jesús Cruz, un inspector federal del trabajo, refutó el argumento de la empresa; el valle de Mexicali contaba ya con 18 mil habitantes y, según él, había mexicanos dispuestos a trabajar en la obra. Cruz encontró que la compañía ya tenía a 400 laborando, aunque de manera irregular; señaló también que centenares de braceros estaban regresando al interior de la república, porque no había suficiente trabajo en el campo. Casi 600 braceros zarparon del puerto de La Bomba, en el golfo de California, con destino a Sinaloa y Sonora a principios de 1925, y las autoridades municipales de Mexicali pagaron el pasaje de más de 200 de ellos.¹⁷ Sin embargo, incluso ante la presencia de mexicanos —muchos de ellos migrantes nacionales— que solicitaban empleo, la compañía manifestaba preferencia por los chinos. Cruz decía que la disponibilidad de mano de obra no era el problema, simplemente ésta no quería contratar mexicanos ya que prefería a los asiáticos para pagarles un sueldo menor.¹⁸

No obstante, las autoridades federales cedieron a la petición, y otorgaron una prórroga de seis meses, además autorizaron la contratación de “expertos” y extranjeros, aunque sí se les limitó a 20 por ciento de la fuerza laboral. Aun así, las autoridades reconocieron que la medida iba a perjudicar a los mexicanos, debido a que la empresa podría emplear mano de obra extranjera a un sueldo inferior al del mercado local, pero la decisión reflejó las políticas de contratación imperantes en la región entonces, así como medidas para restringir la práctica.¹⁹

Entre 1924 y 1925, el general y gobernador Abelardo L. Rodríguez (1993, 279 y 278) emitió varias circulares en las que se recomendaba a “todos los establecimientos industriales, mercantiles y negociaciones de cualquier clase”, que cuando menos 50 por ciento

¹⁶ P. Suárez al secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, 10 de enero de 1925 (ibíd., exp. 407/2-1, en IHH, UABC, exp. 14.20, ff. 3-4).

¹⁷ Informe de J. Cruz, inspector del trabajo, 2 de abril de 1925 (ibíd., exp. 407/2-1, en IHH, UABC, exp. 14.20).

¹⁸ Ídem.

¹⁹ Informe de Romero, 12 de febrero de 1925 (ibíd., exp. 407/2-1, en IHH, UABC, exp. 14.20, ff. 6-9); informe de Pizarro Suárez, s/f (ibíd., f. 44); informe del jefe de la sección de concesiones, 16 de diciembre de 1925 (ibíd., f. 45).

de sus trabajadores fueran mexicanos; la última circular ya incluía una amenaza de tomar “medidas rigurosas” de no cumplirse la disposición. A pesar de las medidas, Esteban San Martín, un inspector del Departamento del Trabajo, reportó en marzo de 1926 que más de 5 mil “asiáticos” trabajaban en el valle de Mexicali.²⁰ Ante la crisis económica desatada en Estados Unidos en 1929, y para asegurar más empleos para los mexicanos, el mismo año el gobierno territorial implementó una nueva medida al limitar la contratación de extranjeros a 20 por ciento de la fuerza laboral (Kerig 2001; Samaniego 1998; Anguiano 1995). Si bien una buena parte de las empresas acataron la disposición, el problema persistía. Por ello, no sorprende que en los años treinta se incrementara el conflicto en los centros de trabajo, así como en los campos agrícolas.

“Mexicanos calificados y deseosos de trabajar”

En la industria ferroviaria, el conflicto y la competencia entre los empleados extranjeros y mexicanos se hizo más evidente en los años treinta, como sucedía en otras de la zona trasfronteriza. El primer incidente encontrado en las fuentes primarias ocurrió en diciembre de 1930, cuando algunos trenistas mexicanos (conductores, maquinistas, garroteros y fogoneros) recién llegados solicitaron el apoyo de las autoridades federales en una demanda contra el Inter-California; en ella denunciaban el empleo de trenistas estadounidenses en la operación de los trenes 147 y 148, que recorrían la ruta entre Mexicali y Los Algodones y, de hecho, la línea le dio trabajo a ocho extranjeros (SCOP 1935). Según los integrantes de la Unión de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros, uno de los gremios más destacados a escala nacional, la práctica violaba reglamentos establecidos que prohibían la contratación de extranjeros en la industria, sobre todo ante el hecho de que había personal capacitado para desempeñarse como trenista.²¹ Se trataba de ferrocarrileros a

²⁰ E. San Martín, inspector del trabajo, al jefe del Departamento del Trabajo, 31 de marzo de 1926 (AGN, SICYT, c. 989, exp. 1).

²¹ Bejarano al secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, 1 de diciembre de 1930 (AGN, SCOP, c. 11, exp. 272/55-1, en IHH, UABC, exp. 9-20, f. 2).

quienes hacía poco se les había despedido a raíz de los recortes en la industria ferroviaria nacional, ante el azote devastador de la gran depresión en Estados Unidos, que para 1933 ya había dejado a casi 11 mil de ellos sin empleo (Rodea 1944; Ebergenyi 1986).

No obstante, las autoridades de la SCOP no encontraban fundamento legal alguno para prohibir el uso de trenistas estadounidenses en el Inter-California o en el Tijuana-Tecate. Señalaron que el contrato celebrado entre el primero y el gobierno porfirista no hacía mención a la nacionalidad de los empleados. Al contrario, la concesión dejaba “a juicio de la propia Empresa Ferrocarrilera el aceptar o no los servicios del personal mexicano”. Por su parte, el contrato celebrado en 1913 entre el gobierno maderista y los propietarios del Tijuana-Tecate sí autorizaba contratar a “expertos extranjeros” en caso de ser necesario.²²

En este contexto, es importante señalar también que el reglamento de ferrocarriles de 1926 prohibió usar cualquier idioma que no fuera el español, pero no cerró los centros de trabajo a extranjeros. El Reglamento para Empleados de los Ferrocarriles Nacionales de México y Anexos de 1925 tampoco prohibió la contratación de éstos, aunque sí especificó que “para ocupar un puesto como Jefe de cualquier Departamento [...] es requisito indispensable, ser mexicano de nacimiento” (SCOP 1925, 6). Sin embargo, éste, también conocido como el Reglamento Almaraz, regulaba las condiciones de trabajo en Ferrocarriles Nacionales de México (FERRONALES), que entonces era una empresa mixta; pero, es menester recalcar que el reglamento no se aplicaba a las privadas.²³ Por otro lado, la Ley Federal del Trabajo de 1931 estipulaba que todas las ferroviarias deberían emplear sólo mano de obra mexicana. No obstante, la ley reconocía la contratación de extranjeros en puestos directivos, administrativos y técnicos,

²² Sahagún al jefe del Departamento de Ferrocarriles, 10 de diciembre de 1930 (ibíd., ff. 3-4); E. Ortiz, de la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo, al SCOP, 15 de enero de 1931 (ibíd., f. 6).

²³ El gobierno de Porfirio Díaz adquirió 51 por ciento de las acciones en tres de las líneas más grandes del país, los ferrocarriles Central, Nacional e Internacional, además de otras más cortas, y las consolidó en 1907 en FERRONALES. Fue la primera empresa mixta que operó en México y una de las primeras paraestatales establecidas por el presidente Lázaro Cárdenas cuando su gobierno adquirió las acciones restantes en 1937, periodo en que FERRONALES trasportaba entre 85 y 95 por ciento de toda la carga en el país.

siempre y cuando no hubiera personal nacional disponible. Aunque se consideraba que las especialidades de conductor, maquinista, fogonero y garrotero eran puestos técnicos, había mexicanos plenamente calificados y disponibles para ocuparlos en Baja California, según alegaban los trenistas provenientes del centro de la república.²⁴

En todo el país, la mexicanización de la mano de obra había constituido una de las primeras y principales demandas de los ferrocarrileros, petroleros y mineros, quienes lucharon contra políticas de empleo discriminatorias desde finales del siglo XIX. En 1905, empresas estadounidenses ya habían monopolizado la industria; controlaban 80 por ciento de las vías en operación, y sus trenistas acapararon los puestos más calificados y remunerados (conductor y maquinista), a pesar de los avances logrados por la fuerza laboral nacional. Además, bloquearon el ascenso de los ferrocarrileros mexicanos, a través de sus gremios o hermandades, que los excluían. Incluso había húngaros que laboraban en los talleres, donde ganaban más que sus homólogos mexicanos, quienes en respuesta establecieron las primeras agrupaciones sindicales en la república, y llevaron a cabo una serie de huelgas —más de 30 entre 1906 y 1908— para lograr la mexicanización de la mano de obra en los talleres, vías, oficinas y trenes (Ebergenyi 1986; Shabot 1982; Parlee 1984; Miller 1974; Alzati 1946; Rodea 1944; Brown 1993; Knight 1986).

Es importante mencionar que el gobierno de Porfirio Díaz implementó una serie de medidas que conllevaron a la creación de FERRONALES, así como a la mexicanización de la mano de obra en dicha paraestatal, aunque la lucha contra el empleo de extranjeros en las empresas privadas seguía en pie aun después de la revolución (Ebergenyi 1986; Alzati 1946; Rodea 1944). En 1923, por ejemplo, 60 de ellos laboraban en FERRONALES; cuatro en puestos gerenciales altos.²⁵ Las compañías privadas Ferrocarril Mexicano, Sud-Pacífico de México y Ferrocarril Nacozari —las últimas dos subsidiarias del Sud-Pacífico de San Francisco—, también empleaban a extranjeros.²⁶

²⁴ Bejarano al secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, 1 de diciembre de 1930 (AGN, SCOP, c. 11, exp. 272/55-1, en IHH, UABC, exp. 9-20, f. 2).

²⁵ Cuestionario para el censo obrero, Ferrocarriles Nacionales de México y Anexos, 31 de marzo de 1923 (AGN, SICYT, DT, Sección de Estadísticas, c. 410, exp. 8/840/-20, f. 47).

²⁶ Véase por ejemplo, secretario de Gobierno del Estado de Sonora al secretario de Industria, Comercio y Trabajo, 28 de julio de 1921 (ibíd., c. 305, exp. 8/840/-20, f. 1); cuestionario

Por lo tanto, no sorprende que para los años veinte los gremios ferroviarios limitaran sus membresías a mexicanos por nacimiento y al fundarse, en 1933, el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM), el primero del ramo, se estableció como requisito de ingreso ser ciudadano mexicano (STFRM 1938; Ebergenyi 1986). Tres años después, este mismo requisito fue incluido como cláusula en el primer contrato colectivo único de trabajo celebrado entre el STFRM y FERRONALES (Anónimo 1936). No obstante, el contrato colectivo no era aplicable en las empresas privadas, donde los ferrocarrileros tenían que negociar sus condiciones de trabajo con directivos de compañías que pertenecían principalmente a inversionistas estadounidenses e ingleses, pero los bajacalifornianos no se daban por vencidos.

Para mediados de 1933 ya se sabía de la existencia de una nueva agrupación sindical, la Unión de Empleados Mexicanos del Ferrocarril, que presentó una demanda contra el Inter-California por contratar trenistas estadounidenses, y exigió que se cumpliera con la ley del trabajo. Los extranjeros no eran indispensables, había “mexicanos calificados y deseosos de trabajar”; pero una vez más, la compañía se opuso. El gerente, Joe Burdick, argumentó que la ley no se aplicaba en el caso del Inter-California, porque el artículo que regulaba el empleo de extranjeros concernía al movimiento de trenes locales y no los que estaban en tránsito y, según él, todos los del Inter-California operaban en tránsito, en otras palabras, las corridas iniciaban y terminaban en Estados Unidos. Por lo mismo, la empresa contaba ya con un oficio del Departamento del Trabajo, con fecha de mayo de 1932, que señalaba que estaba exento de la ley. Pero, en caso de que se le obligara a cumplir la disposición, Burdick reportó que el Sud-Pacífico estaba dispuesto a cerrar las oficinas del Inter-California y del Tijuana-Tecate, y trasladar sus operaciones a San Francisco.²⁷ De nuevo, no pasó nada.

de salarios, 1921 (ibíd., f. 10); cuestionario para el censo obrero, Compañía del Ferrocarril Mexicano, febrero 1923 (ibíd., c. 410, exp. 8/840/-20, f. 36).

²⁷ Firma ilegible, secretario particular del presidente de la república, informe, 9 de agosto de 1933 (AGN, Fondo Presidentes, Abelardo L. Rodríguez, ALR, ex. 561.8/133, en IHH, UABC, exp. 6.8, f. 1); Ortiz a E. Sloan, 19 de mayo de 1932 (AGN, Fondo Departamento Autónomo de Trabajo, DAT, c. 4, exp. 3/167/(722), en IHH, UABC, exp. 4.13, f. 31).

En 1937, el Departamento Autónomo de Trabajo recibió una queja, de nuevo se denunciaban las políticas de contratación, esta vez de parte del sindicato del ferrocarril Tijuana-Tecate, en representación de trenistas mexicanos. La empresa contaba con 28 trenistas estadounidenses en la nómina (SCOP 1935), quienes trabajaban en México, y los mexicanos insistían en que ellos deberían ser los que manejaran los trenes entre Tijuana y la estación de Lindero, cerca de la línea divisoria; y que en Tijuana las tripulaciones tenían que ser nacionales. En respuesta, el supervisor de vía, C. A. Vincent, quien unos años antes había caracterizado a los mexicanos como lentos “por naturaleza”, en una carta al superintendente de la línea,²⁸ admitió que el Tijuana-Tecate contaba con un conductor, un maquinista, un fogonero y dos garroteros estadounidenses que trabajaban en territorio mexicano, pero estaban considerados como personal técnico. También recalcó el argumento del gerente Burdick: los trenes estaban en tránsito y, por lo tanto, no tenía por qué cumplir con la ley.²⁹

Efectivamente, el movimiento de carga y pasajeros en tránsito conformaba la mayor parte del tráfico, pero el transporte de ambos en trenes locales iba en ascenso ante el desarrollo socioeconómico de la región. En 1926, el Inter-California movía 504 127 toneladas de carga, de la cual 30 por ciento era flete local (del valle de Mexicali). El año anterior, la línea había llevado más algodón del valle mexicano que de Valle Imperial. Con respecto al tráfico de pasajeros, transportó a más de 178 mil en 1926, de los cuales 80 por ciento estaban en tránsito, que viajaban en primera clase, mientras que los mexicanos, quienes iban en coches de segunda, integraban 20 por ciento del total.³⁰ El Tijuana-Tecate mantenía porcentajes muy semejantes, que no variaron de manera significativa durante la década de 1930.

Ante la intransigencia de los funcionarios y supervisores de las líneas, un oficial de la SCOP expresó que legalmente el gobierno federal no podía hacer nada, y dudaba mucho que las empresas cambiaran

²⁸ C. W. Vincent a J. R. Lowe, superintendente, 21 de septiembre de 1922 (SDHS, SD&AR, Accidentes, c. 1, exp. 4). Traducción propia.

²⁹ Rivera, informe, 5 de mayo de 1937 (AGN, DAT, exp. 3/167/(722)1, en IHH, UABC, exp. 4.3, ff. 32-33).

³⁰ Informe que la compañía Ferrocarril Inter-California rinde a la Secretaría de Comunicaciones de los Estados Unidos Mexicanos por el año que terminó el día 31 de diciembre de 1926 (AGN, SCOP, exp. 272/62-1, en IHH, UABC, exp. 10.17).

sus prácticas. Además, se notó que los trenistas estadounidenses pertenecían a las hermandades de conductores, maquinistas, fogoneros y garroteros que estaban todavía “resentido[s] con nuestro exministro Limantour”, quien promovió “la nacionalización del personal de las líneas” a partir de 1907.³¹ Cabe precisar aquí que el secretario de Hacienda de Porfirio Díaz implementó las primeras medidas diseñadas para mexicanizar la mano de obra en el sistema ferroviario, aunque FERRONALES todavía contaba con empleados extranjeros en puestos de confianza en los años veinte, como ya se señaló. Asimismo, las hermandades estadounidenses aún glorificaban el papel que jugaron sus miembros en el desarrollo de la industria mexicana; el sello de la Hermandad de Fogoneros y Maquinistas de Locomotora seguiría ostentando los escudos de Estados Unidos, Canadá y México hasta los años sesenta (Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen 1959; 1919).

Sin embargo, es menester señalar que la oposición de la gerencia del Inter-California podría haber reflejado también las políticas de exclusión practicadas por las hermandades, como la de los telegrafistas, que era “una organización de hombres blancos” (Harlan y Smock 1982, 215). Al restringir sus membresías a “hombres blancos”, las hermandades obstaculizaron la movilidad de trabajadores no anglosajones hasta los años sesenta. La Hermandad de Fogoneros y Maquinistas de Locomotoras, sólo admitía hombres “nacidos blancos [...] con la habilidad de escribir y leer en el idioma inglés”. No aceptaba “mexicanos, indios o aquellos de descendencia indígena o solicitudes de personas de origen español-mexicano” (Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen 1919, 115). Al ratificar los estatutos de la hermandad, los delegados enviados a la convención de 1947 afirmaban la exclusión de personas no nacidas blancas, además de “mexicanos y personas de extracción español-mexicano” (ibíd. 1947, 132).

En la Sud Pacífico de San Francisco y sus subsidiarias, como San Diego-Arizona y el Inter-California, las hermandades de los telegrafistas, mecánicos, caldereros, herreros, truqueros, fogoneros, maquinistas, garroteros y conductores controlaban el acceso al empleo y

³¹ Castrejón, secretario particular del secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, al jefe del Departamento de Ferrocarriles, 16 de enero de 1936 (ibíd., c. 11, exp. 272/55-1, en IHH, UABC exp. 9.20, ff. 7-8).

los escalafones de antigüedad que regulaban los ascensos.³² Además, estudiosos como Barrera (1979), Acuña (1988) y García (1981) han señalado que las políticas de contratación del Sud-Pacífico fueron particularmente notorias, por el racismo desembarazado y la discriminación puestos en práctica, pero no hay que dejar de lado que entre los mismos trabajadores la condición compartida de empleado no era suficiente para lograr un sentido categórico de alianza.

“Por medio de la fuerza”

La misma intransigencia y trato que se hicieron notar en las actitudes y acciones de los gerentes del Inter-California y del Tijuana-Tecate influyeron en la formación de agrupaciones sindicales que pretendían representar los intereses de los ferrocarrileros mexicanos. La primera de que se tiene conocimiento, la Federación de Sindicatos y Uniones Obreras, entonces adherida a la Confederación Regional Obrera Mexicana (CROM) y su afiliado, el Sindicato de Campesinos de Cuervos, denunciaron en 1928 la práctica por parte del Inter-California de descontar cuotas de los sueldos de los trabajadores de vía para cubrir la atención médica que proporcionaba la empresa, queja que, como muchas otras, quedó archivada.³³ Como se mencionó, en 1933 surgió la Unión de Empleados Mexicanos de Ferrocarril con el propósito de abogar por los derechos de los trenistas mexicanos pero desapareció tan pronto se fundó, ya que ese mismo año dejó de aparecer en los documentos primarios.

Fue hasta 1937 cuando se notó la presencia de dos sindicatos que disputarían el control y la representación de la mano de obra mexicana en la industria ferroviaria bajacaliforniana: el Sindicato de Ferrocarrileros del Ferrocarril Tijuana-Tecate, que nació denunciando las políticas de contratación de la empresa del mismo nombre,

³² Kallright a W. Hood, 28 de julio de 1909 (SDHS, SD&AR, Engineering, c. 8, exp. 14); Kallright a Hood, 27 de mayo de 1913 (ibíd., c. 7, exp. 18); Anónimo (1942).

³³ Comité Ejecutivo de la Federación de Sindicatos y Uniones Obreras de l Distrito Norte de la B. C., al presidente de la Junta Central de Conciliación y Arbitraje, 14 de enero de 1928 (AGN, SICyT, DT, c. 1418, exp. 8/130/-384 A“1928”, f. 32); J. B. Burdick a H. Junta Central de Conciliación y Arbitraje, Mexicali, 8 de febrero de 1928 (ibíd., ff. 35-36).

y el Sindicato Regional de Ferrocarrileros, que surgió en Mexicali. El primero estaba afiliado a la Cámara Local del Trabajo en Tijuana, donde se dio una lucha entre la CROM, que pretendía conservar su poder sindical en la región, y las nuevas agrupaciones surgidas en los años treinta y, en particular, durante el sexenio del presidente Lázaro Cárdenas.

La CROM había sido la confederación más dominante en el escenario laboral regional pero, a partir de 1933, su influencia empezó a disminuir frente al creciente poder de organizaciones identificadas con el gobernador del territorio, Agustín Olachea, y con la facción progresista del Partido Nacional Revolucionario. Olachea le aseguró, en repetidas ocasiones, al presidente Abelardo L. Rodríguez que él trató con equidad a los dos grupos.³⁴ Pero, al igual que lo ocurrido en otras partes, se desató una lucha de poder entre los líderes locales de la CROM y los de la recién creada Cámara Local del Trabajo, afiliada a la Cámara Nacional del Trabajo que, para 1936, pertenecía a la Confederación de Trabajadores de México (CTM) (Samaniego 1999; 1991; Hernández 1979; Meyer 1978).³⁵

En Tijuana, la Cámara Local del Trabajo pretendía abogar por los intereses de agrupaciones sindicales tan diversas como el Sindicato de Ferrocarrileros del Ferrocarril Tijuana-Tecate, la Federación Regional de Obreros y Campesinos de Baja California, el Sindicato de Trabajadores del Hipódromo y el Sindicato de Empleados de Comercio. En el caso de los ferrocarrileros tijuanaenses, dicha cámara cuestionaba, en marzo de 1936, que una cuadrilla de estadounidenses reparara el techo de una de las estaciones del Tijuana-Tecate, a la que en esa época la empresa prefería en lugar de contratar a una mexicana. Sin embargo, la cuadrilla tenía que cruzar la línea divisoria, y los líderes de la organización dudaban que tuviera los permisos migratorios necesarios para laborar en México.³⁶ Además, argüían que los mexicanos

³⁴ A. Olachea, gobernador del Distrito Norte, al presidente Rodríguez, 15 de agosto de 1933 (AGN, ALR, c. 198, exp. 561.3/53).

³⁵ Rodríguez a Olachea, 5 de agosto de 1933; Calles a Rodríguez, 9 de mayo de 1933; Olachea a Rodríguez, 20 de febrero de 1933; Carta de la CROM a Rodríguez, 8 de febrero de 1933; carta de la CROM a Rodríguez, 9 de marzo de 1933 (AGN, ALR, c. 198, exp. 561.3/53).

³⁶ J. Zaragoza, Cámara Local del Trabajo, a R. Aguilar, inspector de Migración, 2 de marzo de 1936 (AGN, Fondo Dirección General de Gobierno, exp. 2/331.8(30)/15932, en III, UABC, exp. 21.20, f. 1).

tenían más necesidad del empleo, ante la crisis económica de Estados Unidos, que expulsó a más de 200 mil de California, entre 1932 y 1933, así como el cierre de los juegos de azar en la franja fronteriza, en 1935, que deterioraron la economía bajacaliforniana generando mayor desempleo y más competencia entre los trabajadores de ambos países (Velázquez 2002; Piñera y Verdugo de Juárez 1987).

En 1937, la Cámara Local del Trabajo también apoyó al sindicato del ferrocarril Tijuana-Tecate en su demanda contra la empresa. La organización señaló que la ley federal no distinguía entre los trenes locales y los que estaban en tránsito, y le dio a la compañía 20 días para que rectificara el problema. En caso de no hacerlo, los miembros de la cámara estaban dispuestos a remediar la situación “POR MEDIO DE LA FUERZA [...] [para lograr] el cambio de personal a la entrada de los trenes” a México. Palabras fuertes, pero sucede que la organización no cumplió; aceptó la intervención de las autoridades locales, que prometieron estudiar el problema, pero no actuaron.³⁷

Por otro lado, aunque el Sindicato Regional de Ferrocarrileros fue establecido en 1933 por 130 empleados de las tres subsidiarias del Sud-Pacífico, empezó a hacerse notar en 1937.³⁸ Entonces, las tres líneas de Baja California contaban con 155 empleados, incluidos los extranjeros, así que dicho sindicato representaba a la mayoría. Además, firmó contratos colectivos con las tres empresas en 1937. Por lo tanto, no sorprende que sus líderes, con oficinas en Mexicali, no reconocieran la autoridad del sindicato tijuanaense ni la de la Cámara Local del Trabajo. En este caso, la organización pretendía hablar por los ferrocarrileros pero era el sindicato regional el que estaba registrado ante las autoridades correspondientes y gozaba de exclusividad, según la ley del trabajo, no el Sindicato de Ferrocarrileros del Ferrocarril Tijuana-Tecate.³⁹

³⁷ L. Gutiérrez, Cámara Local del Trabajo de Tijuana, B. C., al Ferrocarril Tijuana-Tecate, 14 de abril de 1937 (AGN, DAT, exp. 3/167/(722)1, en IIH, UABC, exp. 4.3, f. 2); Rivera, inspector de trabajo, al jefe del Departamento de Trabajo, 30 de abril de 1937 (ibíd., exp. 4.13, f. 11); Rivera, informe, 5 de mayo de 1937 (ibíd., exp. 4.3, ff. 32-33).

³⁸ R. Sánchez Taboada, gobernador del Territorio Norte, al presidente de la república, 29 de septiembre de 1937 (AGN, Fondo Presidentes, Lázaro Cárdenas, LC, exp. 432/673, en IIH, UABC, exp. 3.31, ff. 12-13); SCOP (1935). No se cuenta con copias de los primeros contratos celebrados entre las empresas y las agrupaciones sindicales.

³⁹ M. Ramírez Vázquez, Oficina Jurídica Consultiva, a Rivera, inspector del trabajo, 26 de mayo de 1937 (AGN, DAT, exp. 3/167/(722)1, en IIH, UABC, exp. 4.3, ff. 35-36); Rivera al jefe del Departamento de Trabajo, 13 y 14 de julio de 1937 (ibíd., ff. 37-41).

El conflicto entre las dos agrupaciones sindicales no terminó ahí; cuando la administración del Tijuana-Tecate solicitó una cuadrilla para reparar las vías y puentes de la línea, en julio de 1937, el Sindicato Regional de Ferrocarrileros proporcionó a los obreros. No obstante, la Cámara Local del Trabajo, que ya pertenecía a la CTM, se opuso y alegó que sus afiliados tenían más derecho dado que ellos solían hacer el trabajo. Además, lo acusó de ser una agrupación blanca liderada por empleados de confianza de las ferroviarias, y 40 afiliados a la CTM bloquearon las vías para impedir que los miembros del sindicato hicieran su trabajo.⁴⁰

Esta disputa pone de manifiesto que dos sindicatos estaban compitiendo para representar los intereses de los ferrocarrileros en la industria, uno que pertenecía a la Cámara Local del Trabajo y, por ende, a la CTM, y otro —mayoritario— que parecía actuar de manera más independiente pero que, a corto plazo, se afiliaría al STFRM, establecido en la Ciudad de México en enero de 1933, y uno de los pilares nacionales más importantes de la CTM, al fundarse en 1936. Cabe señalar que, durante el periodo formativo de las nuevas agrupaciones obreras y la CTM en los años treinta, era usual la existencia de sindicatos afiliados a la confederación, que competían entre ellos para tener la representación sindical. Por ejemplo, la empresa Productos Marinos de El Sauzal, Ensenada, fue el escenario de un conflicto entre dos sindicatos afiliados a la CTM. Uno sostenía que contaba con la mayoría de los trabajadores, mientras que el otro recibió el apoyo de la Cámara Local del Trabajo de Tijuana. Ante esto, un inspector federal recomendó que “por ser ambos grupos adictos al CTM, sería muy conveniente por conducto del Comité Ejecutivo de la misma, se les exhortara para fundirse en un solo grupo y terminar así las dificultades actuales”.⁴¹ El conflicto se resolvió a favor de la primera agrupación, a pesar de la intervención a favor de la otra, del secretario general de la Cámara Local del Trabajo de Tijuana, cuyo líder pretendía controlar las agrupaciones emergentes entonces y, por esta razón, había apoyado al otro grupo, según señalaron los quejosos de la empacadora de pesca.⁴²

⁴⁰ Rivera al jefe del Departamento de Trabajo, 13 y 14 de julio de 1937 (ídem.).

⁴¹ J. Macías Contreras, inspector del trabajo, al jefe del Departamento del Trabajo, 21 de marzo de 1938 (AGN, DAT, c. 225, exp. 6).

⁴² Sobre el conflicto, véase Macías Contreras, inspector del trabajo, al jefe del Departamento del Trabajo, 16, 17, 21 y 22 de marzo y 11 de abril de 1938 (ídem.); Sindicato de Empresa de

De acuerdo con fuentes primarias, fue hasta 1938 cuando se manifestó la presencia del STFRM en la región. De hecho, ningún representante de los ferrocarrileros bajacalifornianos asistió a la convención constituyente del sindicato nacional del gremio, en 1933 (STFRM 1938). Pero en la tercera convención ordinaria, a finales de 1937, la sección 8 de Empalme, Sonora, presentó una solicitud para incorporar a los ferrocarrileros bajacalifornianos y al personal que laboraba en la construcción del Sonora-Baja California. Los delegados resolvieron estudiar la posibilidad de afiliarlos al sindicato nacional, una decisión que se puede entender desde un contexto más amplio (ibíd. 1937).

Al establecerse el STFRM, con 35 mil ferrocarrileros, los líderes pusieron en marcha un plan para ampliar su membresía, y para abarcar a todas las empresas de la industria. La Ley Federal del Trabajo de 1931 había establecido la legitimidad de los contratos colectivos únicos, y el presidente Abelardo L. Rodríguez reconoció al STFRM como el representante de todos los ferrocarrileros mexicanos. No obstante, la ley también protegió la autonomía de los sindicatos y trabajadores independientes, por lo menos por un periodo corto de transición, porque los puso en desventaja, serían los primeros en ser despedidos y excluidos de las promociones. Por ende, la legislación estableció los mecanismos necesarios para cerrar la industria ferroviaria a los no afiliados al STFRM. Con esta campaña y con el apoyo del gobierno cardenista, que abogaba por la unificación de la clase obrera, el sindicato vio crecer su membresía e influencia nacional. Entre 1934 y 1938, el STFRM firmó 25 contratos colectivos únicos con empresas públicas y privadas (Spears 1998), y para 1938 ya contaba con 32 secciones, que cinco años después sumaron 36, con casi 70 mil afiliados (STFRM 1943; 1938; SCOP 1946).

Los líderes del Sindicato Regional de Ferrocarrileros también persiguieron una política de unificación. Por ejemplo, en 1937 la agrupación de Mexicali envió una comisión a Puerto Peñasco, Sonora,

los Trabajadores y Empleados de la Cía. de Productos Marinos, al C. Lic. Lombardo Toledano, secretario general de la CTM, 24 de marzo de 1938 (idem.); A. Sánchez, inspector del trabajo, 1 de febrero de 1938 (ibíd., c. 225, exp. 5); Sindicato de Empresa de los Trabajadores y Empleados de la Cía. de Productos Marinos, al C. Delegado de Gobierno, Ensenada, 25 de febrero de 1938 (idem.).

para apoyar la unificación de quienes laboraban en la construcción del ferrocarril Sonora-Baja California. Se había establecido el mismo año el Sindicato Único de Trabajadores del Ferrocarril Baja California a Sonora pero, según reportó la comisión mexicalense, los integrantes estaban “divididos”.⁴³ Poco tiempo después, en enero de 1938, el sindicato regional se convirtió en la sección 35, que incluyó a los trabajadores del Sonora-Baja California. Las fuentes primarias no indican la existencia del Sindicato de Ferrocarrileros del Ferrocarril Tijuana-Tecate después de 1938.⁴⁴ Para 1944, la sección 35 contaba con 492 socios, de los cuales 112 y 72 laboraban en el Inter-California y el Tijuana-Tecate, respectivamente, y los demás lo hacían en el Sonora-Baja California, que se encontraba todavía en obra, pero que ya incluía las vías del Inter-California Sur, adquirido por el gobierno federal en 1941. Tanto la sección 35 como el STFRM excluían a los 61 empleados estadounidenses de Inter-California y Tijuana-Tecate; la paraestatal no contó con extranjeros (STFRM 1943 y 1938; SCOP 1946). Aunque se desconocen las razones específicas o los intereses que motivaron la decisión del sindicato regional para afiliarse a la agrupación nacional, se puede entender la inclusión de los ferrocarrileros bajacalifornianos en el contexto del proceso de unificación sindical ya descrito. Aun así, la sección 35 no jugó un papel destacado en el STFRM. Por lo menos hasta 1944 no recibió recursos económicos del sindicato ni envió delegados a las convenciones nacionales, sino hasta 1949 (STFRM 1943; Unificación Ferroviaria 1949).

“La intransigencia del gerente”

Fortalecidos por su adscripción al STFRM, los ferrocarrileros bajacalifornianos se enfrentaron a los gerentes con reclamos de aumentos salariales y mejoras en las condiciones de trabajo que, al poco tiempo, condujeron a confrontaciones con las empresas, así como a

⁴³ Sánchez Taboada, gobernador del Territorio Norte, al secretario particular del presidente, 29 de septiembre de 1937 (AGN, LC, UABC, III, exp. 432/673, ff. 12-13).

⁴⁴ R. Silver Favela, inspector del trabajo, a M. Casarín, 25 de febrero de 1948 (AGN, STPS, c. 230, exp. 5/103-5.52-/1, legajo 1).

conflictos entre ellos mismos. Por ejemplo, en 1943, año en que el Inter-California reportó ganancias y pagó dividendos a sus accionistas, los empleados lograron obtener aumentos salariales de entre 10 y 21.4 por ciento.⁴⁵ Sin embargo, a finales de 1944, los trabajadores y representantes de las empresas regresaron a la mesa de negociaciones donde los ferrocarrileros pidieron otro aumento.

En esta ocasión, el STFRM envió a Lauro Treviño a participar en las discusiones; viajó a Ciudad Juárez, cruzó la frontera y tomó un tren, de una línea del Sud-Pacífico, de El Paso a Mexicali. Reportó que la organización sindical en Mexicali contaba con 196 socios, que reunía a los sindicalizados dos veces al mes en un edificio propio de la sección y que reportaba 21 000 pesos en el banco. Cuando Treviño estaba ahí, el sindicato logró firmar un acuerdo con el Inter-California, “quedando en el mismo, perfectamente consagradas las conquistas de los trabajadores ferrocarrileros en Baja California”, según informó el representante sindical en una nota publicada en *Unificación Ferroviaria*, el periódico del STFRM.⁴⁶

A pesar del acuerdo firmado, en 1946 los ferrocarrileros y el Inter-California entablaron negociaciones nuevas pero, después de un mes de pláticas “infructuosas por la intransigencia del gerente”, el comité ejecutivo de la sección 35 programó una serie de paros entre el 14 y el 17 de diciembre. El gerente Burdick, quien desde 1943 administraba también el Tijuana-Tecate, reaccionó con “el más absoluto desprecio a la vida humana”, según señalaron los ferrocarrileros: ordenó el cese de 40.⁴⁷ El conflicto se resolvió, por lo menos por un tiempo, cuando la Secretaría de Trabajo y Previsión Social ordenó

⁴⁵ Memoria del gobierno de C. general Manuel Ávila Camacho, s. f., (AGN, STPS, c. 64, exp. 3/106.1 “45”/34, f. 56); Directors’ meeting, 13 de diciembre de 1944, Stanford University, Department of Special Collections, Southern Pacific Railroad, SU, DSC, SPRR, M 1010, RG 1, Board of Directors’ minutes, Inter-California Railroad Company, minutes, vol. 1, no. 1, junio de 1904 a agosto de 1945, c. 109).

⁴⁶ Treviño también reportó que no le agradaron las “cajitas de comida” que le sirvieron en el tren. De hecho, anotó que era “curioso observar la fruición con que los norteamericanos comen aquella carne desabrida [...] y la dificultad nuestra para acostumbrarse a comer tan insípidos manjares” (*Unificación Ferroviaria* 1945). Sobre las negociaciones entre la empresa y el sindicato, véase también (Ibíd., 1944).

⁴⁷ Telegrama del Comité Ejecutivo General y Comité Local Ejecutivo y Vigilancia a M. Alemán, 19 de diciembre de 1946 (AGN, Fondo Presidentes, Miguel Alemán Valdés, c. 310, exp. 432.2/12).

la suspensión de los paros y prometió intervenir para conciliar las diferencias.

Las autoridades federales no tomaron medidas y, casi dos años después, la SCOP tuvo que enviar a Fernando Posada Solís, un inspector de trabajo, a quien acompañó el representante del STFRM, para determinar las causas de un nuevo conflicto, que incidía en las operaciones de la empresa, y encontró a los trabajadores “muy divididos”. Reportó que un grupo de 10 a 12 oficinistas “disfrutaban [de] magníficos sueldos” y estaban “totalmente controlados y al lado de la empresa y no tienen empacho [...] en manifestarlo; haciendo ostentación de ello”. Por lo tanto, a los oficinistas no les interesaba una revisión del contrato, mientras que los trabajadores de vía, los “más necesitados de la ayuda”, sí la querían.⁴⁸ La empresa tampoco había cumplido con una promesa de construir habitaciones para los trabajadores de vía, no existía cláusula alguna sobre el derecho a jubilación, ni un reglamento interno. Además, según los quejosos, nueve habían sido despedidos sin justificación.⁴⁹ La revisión se ganó a través de una votación, en la que 58 de los 87 obreros presentes estuvieron a favor de modificar el contrato.⁵⁰

Con el afán de que los “trabajadores obtuvieran todos los beneficios de la Ley Federal del Trabajo”, el inspector de trabajo habló en abril de 1948 con el gerente, quien “manifestó que sus trabajadores estaban muy contentos [...] [y] que nunca ha[bía] tenido dificultades” con ellos. Sostuvo que ya le había concedido varias prórrogas del contrato de 1944 con el comité local y, por lo tanto, éste tenía vigencia hasta 1950. Por otro lado, reconoció la necesidad de edificar habitaciones para los trabajadores de vía, y que la empresa contaba con los recursos para ello. También aceptó contratar de nuevo a los despedidos a raíz de los conflictos anteriores. No obstante, Burdick rechazó la sugerencia de que el documento que había firmado con el comité local carecía de legalidad, por el solo hecho de no contar con la firma de un representante del comité ejecutivo nacional del

⁴⁸ F. Posada Solís al subsecretario del Departamento de Inspección, 29 de abril de 1948 (AGN, STPS, c. 995, exp. 5/131/299).

⁴⁹ Acta, 4 de abril de 1948 (ídem.).

⁵⁰ Posada Solís al subsecretario del Departamento de Inspección, 29 de abril de 1948 (ídem.).

STFRM. Tampoco entendió, o no quiso aceptar la necesidad de construir un hospital para los trabajadores en Mexicali, ya que uno en San Diego recibía a todos los de la empresa.⁵¹ No aceptó reemplazar a las tripulaciones estadounidenses con trenistas mexicanos en los trenes mixtos, que circulaban entre Tijuana y Tecate y la ruta entre Mexicali y Los Algodones.⁵² El gerente insistió en que requería de una disposición de la Junta de Conciliación y Arbitraje para dejar los puestos a trenistas mexicanos. Mientras tanto, el Sud-Pacífico de San Francisco consideraba que los trenistas estadounidenses eran técnicos y, como tales, estaban protegidos por el artículo 175 de la Ley Federal del Trabajo.⁵³ Por último, no reconoció el derecho de los líderes nacionales a solicitar una revisión del contrato, tal y como lo manifestó cuando se negó a recibir a un representante sindical enviado a Mexicali, en 1946.⁵⁴

Ante la intransigencia manifestada por la gerencia, no sorprende que los líderes sindicales propusieran la nacionalización del Inter-California, en 1947. Lo hicieron con la finalidad de que los ferroviarios bajacalifornianos “sean protegidos por nuestro Sindicato” y gozaran de “todos los beneficios de la Ley” (STFRM 1947, 15). En este contexto, es importante señalar que entre 1925 y 1935 el Reglamento para Empleados de los Ferrocarriles Nacionales de México había regulado las condiciones de empleo en la paraestatal. En los años treinta, el gobierno de Lázaro Cárdenas y representantes del STFRM firmaron dos contratos colectivos únicos, para ratificar muchos de los acuerdos establecidos en el reglamento anterior y se establecieron otros nuevos sobre puestos de confianza, pases y franquicias, vacaciones, descansos, el sistema disciplinario, el escalafón y las condiciones de trabajo en los talleres, oficinas y campamentos, entre otros (Anónimo 1937; 1936). Además, hasta 1948 los empleados de la paraestatal gozaban de un alto grado de autonomía y privilegios en los centros de trabajo, a pesar de las violaciones contractuales recurrentes e iniciativas por parte de la administración de FERRONALES de limitar

⁵¹ Ídem.

⁵² Posada Solís al subsecretario del Departamento de Inspección, 13 de abril de 1948 (ídem.).

⁵³ Posada Solís al subsecretario del Departamento de Inspección, 29 de abril de 1948 (ídem.).

⁵⁴ Acta, 13 de abril de 1948 (ídem.).

beneficios y provisiones ya establecidos (Spears 1998; 1997). Al ser nacionalizadas las subsidiarias del Sud-Pacífico en Baja California, los ferrocarrileros bajacalifornianos gozarían de los mismos beneficios que los de FERRONALES.⁵⁵

Reflexiones finales

Este recuento a detalle de lo sucedido durante las visitas de los representantes sindicales e inspectores del trabajo en los años cuarenta revela algunos puntos clave, para entender un poco más sobre la complejidad de la construcción de espacios laborales y organizaciones de representación sindical en regiones trasfronterizas. En vista de la enorme distancia entre el noroeste y el centro del país y la lentitud de las comunicaciones, tanto las empresas extranjeras como los ferrocarrileros bajacalifornianos estaban acostumbrados a actuar de manera independiente, sin la intervención de autoridades federales y sindicales. Además, estadounidenses y mexicanos compartían un espacio trasfronterizo, que solía ser poroso y en donde convivían dos culturas. Empleados extranjeros cruzaban la frontera diariamente para laborar en México, a la vez que los mexicanos iban al hospital en San Diego para que se les atendieran sus accidentes y enfermedades laborales. Los oficinistas de ambos países solían vivir en Estados Unidos e identificarse con los intereses de las compañías extranjeras, algo que difícilmente entendían los representantes sindicales del centro de la república.

⁵⁵ Aunque queda fuera del alcance de este trabajo una discusión sobre las políticas sindicalistas del gobierno del presidente Miguel Alemán Valdés (1946 a 1952), cabe señalar que en marzo de 1947 el STFRM lideró la creación de la Confederación Única de Trabajadores (CUT), que manejaba un discurso crítico dirigido hacia la CTM y las políticas de desarrollo económico del gobierno del presidente Alemán. Durante el mismo periodo, y en parte debido a las actividades de la CUT, se aceleró un conflicto interno en torno a intereses gremiales divergentes y otros personales, que afectaron la unidad sindical, situación que aprovechó —y fomentó— el gobierno alemán para debilitar el STFRM, a través del primer golpe del Estado contra un sindicato, llamado el charrazo, en octubre de 1948 que estableció el patrón a seguir por parte del gobierno ante sindicatos críticos, tales como el petrolero y el minero. Para una discusión de la CUT y las políticas sindicalistas alemanistas, véase Espinoza (1988), Basurto (1984), Medina (1979) y Middlebrook (1995). Sobre el conflicto intergremial durante el periodo bélico, véase Spears (1998; 1997). La sección 35 perteneció a la CUT en 1948 (Talavera y Leal 1977), sin embargo, no se puede caracterizar todavía la historia del charrazo en la industria ferroviaria bajacaliforniana.

Una línea divisoria los separaba, aunada a las diferencias culturales y lingüísticas, y es probable que esas disimilitudes se hicieran más agudas en la medida en que se intensificaba el desarrollo socioeconómico y poblacional de la zona. En 1948, las relaciones se enredaron más con la apertura de la paraestatal ferrocarril Sonora-Baja California, que además entrelazó al territorio con el mercado nacional y lo abrió a miles de migrantes del centro de la república, quienes llegaron a bordo del tren en busca de empleo en la región bajacaliforniana, así como al otro lado de la frontera.

Fue hasta los años cincuenta cuando los trenistas nacionales lograron subir a las cabinas de las locomotoras del Inter-California y del Tijuana-Tecate, que circulaban en México. El contrato colectivo celebrado entre el STFRM y el Inter-California, en 1953, reconoció el uso de tripulaciones mexicanas en los patios de Mexicali, y los recorridos de trenes locales entre Mexicali y Los Algodones. No obstante, las tripulaciones estadounidenses mantenían el control sobre los trenes en tránsito que, a la vez, conservaban el derecho de levantar y descargar pasajeros y carga en el valle mexicano. El contrato también estableció la nacionalidad mexicana como uno de los requisitos para laborar en el Inter-California, reiteró el uso del español en todas las operaciones, estableció el principio de salarios iguales sin distinción de edad, sexo y nacionalidad, y limitó los puestos de confianza a nueve gerenciales, que sí podían ser ocupados por estadounidenses, el pago de salarios a razón de un dólar por cada dos pesos, un reflejo de una de las idiosincrasias de la vida en la franja fronteriza, que revelaba la integración subordinada de la economía de México a la de Estados Unidos, donde se llevaban a cabo muchas de las transacciones comerciales en dólares y donde la mano de obra calificada, incluso la mexicana, solía vivir del lado californiano (Anónimo 1953). Por otro lado, no se contaba todavía con un contrato colectivo celebrado entre el ferrocarril Tijuana-Tecate y el STFRM, pero es de suponer que cláusulas parecidas regían su trabajo, dado que el mismo gerente, Joe Burdick, manejaba las dos líneas desde sus oficinas en Mexicali.

Sin embargo, lo ganado en el campo laboral no duró mucho tiempo. Después de haber reportado ganancias y pagar dividendos a sus accionistas durante el periodo bélico, el Inter-California empezó a reportar pérdidas a partir de 1947 debido, en parte, a la termina-

ción de la paraestatal Sonora-Baja California. A finales de 1953, el Inter-California tenía una deuda de más de un millón de dólares con el Sud-Pacífico de San Francisco, que continuó creciendo en los años siguientes. Ante la imposibilidad de sostener al Inter-California, el consejo directivo anunció el abandono de la línea entre Mexicali y Los Algodones en 1959, y se procedió a la venta de los rieles al gobierno de México, lo cual llevó a la clausura de la empresa en territorio mexicano, a finales de la década de los sesenta.⁵⁶ El Tijuana-Tecate sufrió un destino similar. El Sud-Pacífico de San Francisco suspendió los trenes de pasajeros y del servicio mixto en 1951 y 1963, respectivamente, y las vías del Tijuana-Tecate pasaron a formar parte del Sonora-Baja California, en 1970. Los ferrocarrileros del Inter-California y del Tijuana-Tecate se convirtieron en empleados de la paraestatal que monopolizaría el tráfico ferroviario en la región durante los años setenta, tema que aún no ha sido explorado por los estudiosos de la historia laboral y económica de Baja California.

Recibido en marzo de 2014

Aceptado en mayo de 2014

Archivos

Archivo General de la Nación, Ciudad de México.

California State Railroad Museum Library, Sacramento, California.
Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Autónoma de Baja California.

Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, Puebla, Puebla.

San Diego Historical Society, San Diego, California.

⁵⁶ Directors' meeting, 30 de abril de 1954, 8 de septiembre de 1958, 5 de diciembre de 1958, 18 de febrero de 1959, SU, DSC, SPRR, M 1010, AGN, RG 1; Board of Directors' minutes, Inter-California Railroad Company, minutes, vol. 2, 3 de mayo de 1946 al 3 de septiembre de 1968, c. 109).

Stanford University Libraries, Department of Special Collections, Palo Alto, California.

Bibliografía

Acuña, Rodolfo. 1988. *Occupied America. A history of chicanos*. Nueva York: Harper & Row.

Alzati, Servando. 1946. *Historia de la mexicanización de los Ferrocarriles Nacionales de México*. México: Beatrix de Silva.

Anguiano, María Eugenia. 1995. *Agricultura y migración en el valle de Mexicali*. Tijuana: El Colegio de la Frontera Norte.

Anónimo. 1953. Contrato Colectivo de Trabajo celebrado entre el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, Sección Número 35 y la Compañía del Ferrocarril Inter-California. Mexicali: s/e.

_____. 1942. Agreement between the Southern Pacific Company (Pacific Lines) and the General Committee of Adjustment of the Brotherhood of Locomotive Engineers. Effective May 1, 1942. General Committee of Adjustment, Brotherhood of Locomotive Engineer.

_____. 1937. Contrato colectivo de trabajo celebrado entre los Ferrocarriles Nacionales de México, S. A. y Líneas Administradas y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, en vigor desde el día 1º de abril de 1937. *Revista Mexicana del Trabajo* VIII (46-47): 262-310.

_____. 1936. Contrato colectivo de trabajo celebrado entre los Ferrocarriles Nacionales de México, S. A. y Líneas Administradas y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana. *Revista Mexicana del Trabajo* VII (39-40): 185-228.

- Arnesen, Eric. 2001. *Brotherhoods of color. Black railroad workers and the struggle for equality*. Cambridge: Harvard University Press.
- Basurto, Jorge. 1984. *La clase obrera en la historia de México: del avilacamachismo al alemanismo (1940-1952)*, tomo 11. México: Universidad Nacional Autónoma de México y Siglo XXI.
- Barrera, Mario. 1979. *Race and class in the southwest. A theory of racial inequality*. Notre Dame: University of Notre Dame Press.
- Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen. 1959. *Constitution of the Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen, as revised at the thirty-seventh convention, San Francisco, California, June and July, 1949: s/e.*
- _____. 1947. *Constitution of the Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen, as revised at the thirty-fifth convention, San Francisco, California, July and August, 1947: s/e.*
- _____. 1919. *Constitution of the Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen including Working Agreement between Brotherhood of Locomotive Engineers and Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen, constitution revised at the twenty-eighth convention, Denver, Colorado, June and July, 1919 : s/e.*
- Brown, Jonathan C. 1993. Foreign and native-born workers in porfirian Mexico. *The American Historical Review* 98 (3): 786-818.
- Cruz González, Norma del Carmen. 2007. El poblamiento de Baja California y la influencia de la política de población en el periodo cardenista. *Estudios Fronterizos* 18 (16): 91-122.
- Ebergenyi Magaloni, Ingrid. 1986. *Primera aproximación al estudio del sindicalismo ferrocarrilero en México, 1917-1936*. Cuadernos de Trabajo. México: Instituto Nacional de Antropología e Historia.
- Espinoza Toledo, Ricardo. 1988. 1943-1948: el movimiento obrero y la izquierda. En *Cuatro sindicatos nacionales de industria*, compilado por Javier Aguilar García, 65-72. Culiacán: Universidad Autónoma de Sinaloa.

- García, Mario T. 1981. *Desert immigrants. The mexicans of El Paso, 1880-1920*. New Haven y Londres: Yale University Press.
- Gómez Estrada, José Alfredo. 2000. *La gente del delta del río Colorado. Indígenas, colonizadores y ejidatarios*. Colección Baja California: Nuestra Historia. Mexicali: UABC.
- Harlan, Louis R., y Raymond W. Smock (editores). 1982. *The Booker T. Washington papers*, volumen 12, 1912-1914. Champaign, Illinois: University of Illinois Press.
- Hernández Chávez, Alicia. 1979. *Historia de la revolución mexicana, 1934-1940*, tomo 16. México: El Colegio de México (COLMEX).
- Hofsommer, Don L. 1986. *The Southern Pacific, 1901-1985*. College Station: Texas A & M University Press.
- Kerig, Dorothy P. 2001. *El valle de Mexicali y la Colorado River Land Company, 1902-1946*. Mexicali: UABC.
- Kirchner, John. 1988. *Baja California Railways*. San Marino: Golden West Books.
- Knight, Alan. 1986. *The Mexican revolution. Porfirians, liberals and peasants*, volumen 1. Cambridge: Cambridge University Press.
- Leonard, Karen Isaksen. 1992. *Making ethnic choices: California's Punjabi Mexican Americans*. Filadelfia: Temple University Press.
- Medina, Luis. 1979. *Historia de la revolución mexicana, 1940-1952. Civilismo y modernización del autoritarismo*, tomo 20. México: COLMEX.
- Meyer, Lorenzo. 1978. *Historia de la revolución mexicana, 1928-1934. El conflicto social y los gobiernos del maximato*, tomo 13. México: COLMEX.
- Middelbrook, Kevin J. 1995. *The paradox of revolution. Labor, the state, and authoritarianism en Mexico*. Baltimore y Londres: The Johns Hopkins University Press.

- Miller, Richard Ulric. 1974. American railroad unions and the national railways of Mexico: an exercise in nineteenth-century proletarian manifest destiny. *Labor History* 15 (2): 239-260.
- Orsi, Richard J. 2005. *Sunset limited. The Southern Pacific Railroad and the development of the American West 1850-1930*. Berkeley: University of California Press.
- Parlee, Lorena M. 1984. The impact of United States railroad unions on organized labor and government policy in Mexico (1880-1911). *Hispanic American Historical Review* 64 (3): 443-475.
- Piñera Ramírez, David y Ma. Isabel Verdugo de Juárez. 1987. La gran depresión y los repatriados. En *Visión histórica de la frontera norte de México*, coordinado por David Piñera Ramírez, 163-168. Mexicali: UABC.
- Rodea, Marcelo. 1944. *Historia del movimiento obrero ferrocarrilero en México (1890-1943)*. México: s/e.
- Rodríguez, Abelardo L. 1993. *Memoria administrativa del gobierno del Distrito Norte de la Baja California, 1924-1927*. Colección Baja California: Nuestra Historia. Mexicali: UABC.
- Samaniego López, Marco Antonio. 1999. El cardenismo en Ensenada: el establecimiento del Estado corporativo. En *Ensenada. Nuevas aportaciones para su historia*, coordinado por el Instituto de Investigaciones Históricas, 639-684. Mexicali: UABC.
- _____. 1998. Formación y consolidación de las organizaciones obreras en Baja California, 1920-1930. *Mexican Studies/Estudios Mexicanos* 14 (2): 329-362.
- _____. 1991. *El gremio de choferes y la línea internacional, 1920-1933*. Tijuana: Editorial Entrelíneas.
- SCOP. 1946. *Estadísticas de los ferrocarriles y tranvías de concesión federal correspondiente al año de 1944*. México: SCOP.

- _____. 1935. *Estadísticas de ferrocarriles y tranvías de concesión federal correspondiente al año terminado el 31 de diciembre de 1933*. México: SCOP.
- _____. 1925. *Reglamento para Empleados de los Ferrocarriles Nacionales de México y Anexos (administrados por el gobierno)*. México: SCOP.
- Shabot, Esther. 1982. *Los orígenes del sindicalismo ferrocarrilero*. México: Ediciones El Caballito.
- STFRM. 1947. *Acuerdos tomados por la III Convención general extraordinaria*. México: “La Impresora”.
- _____. 1943. *Acuerdos tomados por la 5a. Gran convención ordinaria*. México: Impresores Modernos.
- _____. 1938. *Estatutos del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, aprobado por la III Convención ordinaria*. México: Martel.
- _____. 1937. *Acuerdos dictados por la III Convención general ordinaria del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana*. México: Martel.
- Spears, Andrea. 1998. “When we saw the fruits of our labor, we swelled with pride”: community, work, and resistance on the national railways of Mexico, 1940-1946. Tesis de doctorado en historia, Universidad de Texas en Austin.
- _____. 1997. *Rehabilitating the workers: the U S railway mission to Mexico*. En *Workers’ control in Latin America, 1930-1979*, editado por Jonathan C. Brown, 72-97. Chapel Hill y Londres: The University of North Carolina Press.
- Talavera, Fernando y Juan Felipe Leal. 1977. *Organizaciones sindicales obreras de México, 1948-1970. Enfoque estadístico*. *Revista Mexicana de Sociología* 39 (4): 1251-1286.
- Unificación Ferroviaria. 1949. *Bienvenidos a la IV Convención general extraordinaria*. 28 de febrero.

_____. 1945. Impresiones de un viaje a la sección 35 de Mexicali.
1 de febrero.

_____. 1944. Contratación y aumento de sueldo en el ferrocarril
Inter-California. 15 de diciembre.

Velázquez Morales, Catalina. 2002. Sujeción administrativa de Baja
California al proyecto nacional, 1915-1952. En *Baja California. Un
presente con historia*, tomo II, coordinado por Catalina Velázquez Mora-
les, 93-157. Mexicali: UABC.

