

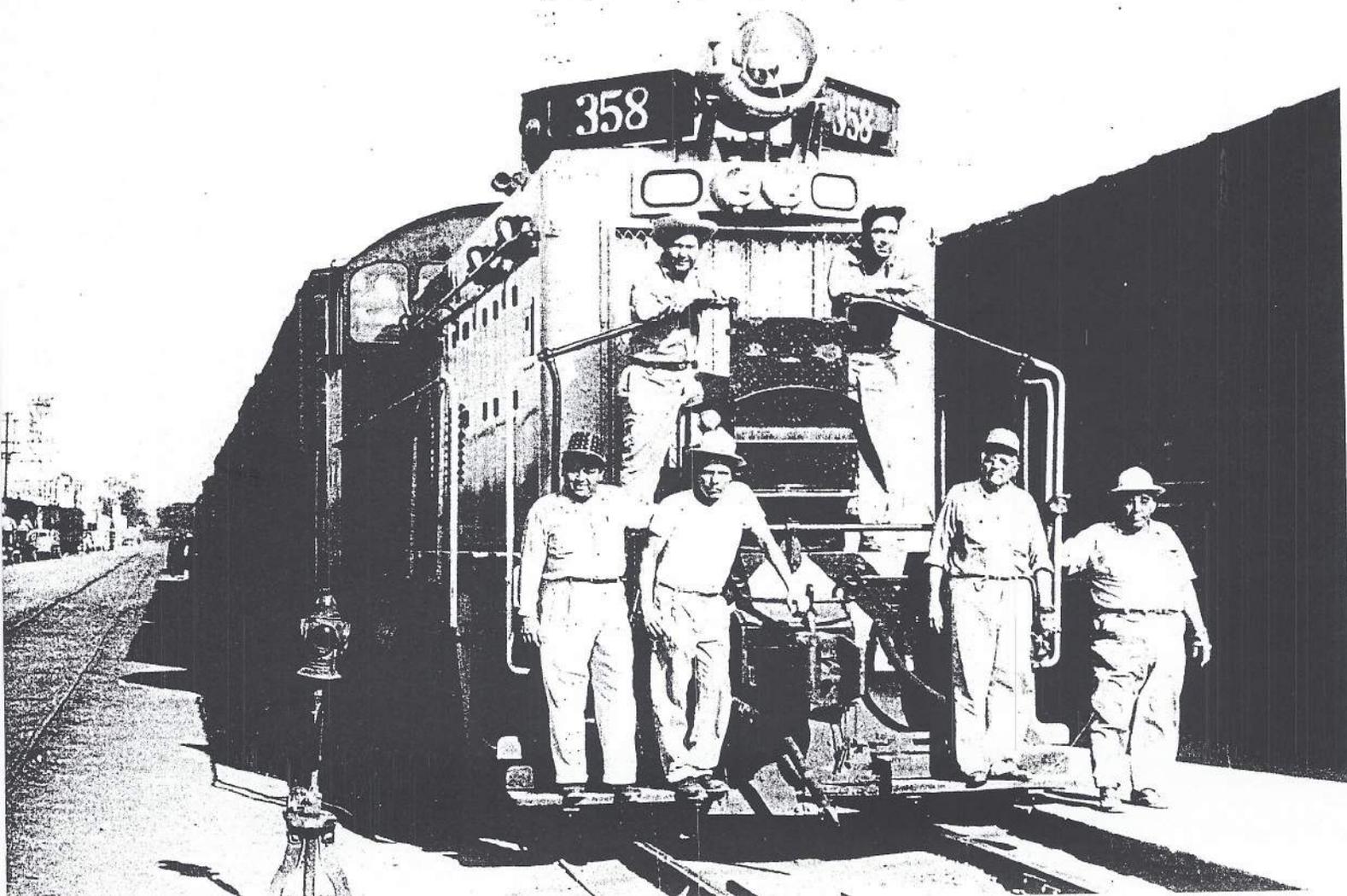
# Siñer

[ Ayer en Cucapá ]

Boletín del Archivo Histórico del Estado de Baja California

2008 | Año XIV | Vol 1

42



## DIRECTORIO

JOSÉ GUADALUPE OSUNA MILLÁN  
Gobernador del Estado de Baja California.

RUTH TRINIDAD HERNÁNDEZ MARTÍNEZ  
Oficial Mayor de Gobierno.

OLGA LUZ GARCÍA PÉREZ  
Directora de Servicios Generales.

MANUEL ARTURO MEILLÓN GARCÍA  
Jefe del Archivo Histórico del Estado.



Colaboradores en este número:

ANDREA SPEARS KIRKLAND  
Investigadora de la Facultad de Ciencias Administrativas y Sociales, UABC.

JUAN JOSÉ CABUTO VIDRIO  
Presidente de la Fundación Ferrocarriles de Baja California. I.A.P.

HILARIE J. HEATH  
Investigadora de la Facultad de Ciencias Administrativas y Sociales, UABC.

YOLANDA SÁNCHEZ OGÁS  
Cronista del Valle de Mexicali.



DISEÑO DE PORTADA  
Rubén Alonso Tamayo

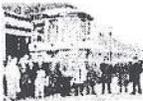
DISEÑO EDITORIAL  
Diana Paola Talamantes Gómez

IMPRESIÓN  
Talleres Gráficos del Estado de Baja California.

Archivo del Estado de Baja California. Ave. Pedro F. Pérez y Ramírez 202. Col. Centro, Mexicali, B.C.,  
21100. Tel. (686) 5525193. Correo electrónico: [archivohistorico@baja.gob.mx](mailto:archivohistorico@baja.gob.mx) <http://www.baja.gob.mx>

SIÑER, Boletín semestral publicado por el ARCHIVO HISTORICO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA. Octubre de 2008. Tiraje 600 ejemplares. Se autoriza la reproducción parcial o total citando la fuente. Los artículos firmados son responsabilidad de sus autores y no necesariamente reflejan la opinión editorial del AHEBC.

## CONTENIDO

	4	NUESTRA PORTADA
	5	PRESENTACIÓN
	7	CON LOS FERROCARRILES HEMOS NACIDO A LA VIDA DE LAS NACIONES CIVILIZADAS: UN ANÁLISIS DEL SISTEMA FERROVIARIO Y LA MEXICANIZACIÓN DE LA MANO DE OBRA
	28	EL FERROCARRIL PENINSULAR: UNA INÚTIL Y FUGAZ PRESENCIA
	41	LA VÍA FÉRREA ENTRE TIJUANA Y TECATE
	49	LA VIDA SOBRE RIELES: TESTIMONIOS DE MARÍA ANGELES FLORES ESCOBEDO VIUDA DE UREÑA Y GUILLERMINA VERDUGO AGUILAR.
	59	DE NUESTRA FOTOTECA
	62	DOCUMENTOS INÉDITOS

# CON LOS FERROCARRILES HEMOS NACIDO A LA VIDA DE LAS NACIONES CIVILIZADAS

UN ANÁLISIS DEL SISTEMA FERROVIARIO Y LA MEXICANIZACIÓN DE LA MANO DE OBRA

Andrea Spears Kirkland<sup>1</sup>

Durante el siglo XIX, la expansión del sistema ferroviario contribuyó a cambios revolucionarios de índole económico, político, social y cultural en el mundo occidental. Fueron los ingleses quienes echaron a caminar la primera locomotora de vapor en 1804, aunque las vías no aguantaron el peso del tren que pretendía transportar diez toneladas de hierro y 70 pasajeros. Pero para 1850 Inglaterra contaba ya con casi 11,000 kilómetros de vías, transportando materia prima como el carbón de minas de Gales y productos manufacturados de las ciudades industriales como Manchester a los mercados nacionales e internacionales. Para el mismo año, ese país se distinguió por ser el líder mundial de la Revolución Industrial.

Menos industrializado que Inglaterra, los Estados Unidos contaban ya con más de 14,000 kilómetros de vías en 1850 y el 10 de mayo del 1869 se inauguró el primer ferrocarril transcontinental en Promontory, Utah. En una ceremonia desordenada y tumultuosa el dueño del Central Pacific Railroad, Leland Stanford,

puso el último clavo -de oro- con un martillo de plata, dando por terminado el proyecto que simbolizó la mentalidad expansionista prevalente, así como el deseo de reconciliar las diferencias sectoriales a finales de la Guerra Civil (1861-1865). Inclusive, las palabras "May God continue the unity of our Country, as the Railroad unites the two great Oceans of the world" (Que Dios mantenga la unidad de nuestro país así como el ferrocarril enlace los dos grandes océanos del mundo) fueron grabados en el clavo de oro. Y fue a partir de 1870, que se inició la Segunda etapa de la Revolución Industrial que llevó a los Estados Unidos a la cúspide del poder económico, reemplazando a Inglaterra como el líder mundial en 1900.<sup>2</sup>

México no estuvo exento de los cambios generados por la nueva tecnología. Como en otros países, el caballo de hierro capturó la imaginación de la población y contribuyó al desarrollo socioeconómico, político y cultural del país. De hecho, el científico y presidente del congreso federal, Pablo Macedo, expresó la

<sup>1</sup> Agradezco las revisiones al escrito de Manuel López Mariscal y Mónica Lacavex Berumen.

<sup>2</sup> Jackson J. Spielvogel, *Civilizaciones de Occidente*, Vol. B desde 1500, México: International Thomson Editores, 1999, tercera edición, pp. 711-713; Mary Beth Norton, et al., *A People and a Nation: A History of the United States, Volume 2 since 1865*, Boston y New York: Houghton Mifflin Company, 2001, pp. 469-472; Stephen E. Ambrose, *Nothing Like it in the World: The Men Who Built the Transcontinental Railroad 1863-1869*, New York: Simon & Schuster, 2000. Traducción A. Spears.

opinión de muchos mexicanos cuando escribió a finales del Porfiriato:

Al grito estridente de la locomotora (...) la nación ha despertado de su largo sueño, se ha hecho posible la explotación de riquezas de toda especie, antes fuera del alcance del trabajo humano, éste ha fecundado verdaderos desiertos y, en suma, se han difundido por todos los ámbitos del país el movimiento, la actividad y el calor característicos de los organismos sanos. No en balde decimos, pues, que con los ferrocarriles hemos nacido a la vida de las naciones civilizadas.<sup>3</sup>

Pero la "vida de las naciones civilizadas" a que nació México solía ser una "vida" dominada por los intereses extranjeros en la industria ferroviaria, así como la petrolera y minera, en donde trabajadores extranjeros monopolizaron los puestos de mayor calificación y remuneración. Por lo mismo, la mexicanización de la mano de obra constituyó una de las principales demandas de la clase obrera al inicio del siglo XX. En este trabajo se analizará la expansión del sistema ferroviario y las políticas de contratación que contribuyeron al desarrollo socioeconómico del país, así como a la formación de la clase obrera ferrocarrilera en México y, en particular, en la región fronteriza bajacaliforniana.

#### LA MARCHA DE PROGRESO Y ADELANTO

Fue el gobierno conservador de Anastasio Bustamante el que otorgó la primera concesión

ferroviaria en 1837 a Don Francisco de Arrillaga para la construcción de una línea entre el puerto de Veracruz y la Ciudad de México. El empresario veracruzano, como muchos otros después, pretendía fomentar el desarrollo económico de la región y soñaba de las riquezas que se pudieran obtener por medio del primer tren en la República. Según señaló de Arrillaga en su informe Proyecto del primer camino de hierro de la República:

(...) en pocas partes ofrecen las ventajas que en el suelo mexicano tan privilegiado por la naturaleza. La feracidad de su terreno y la variedad de temperatura de su benigno clima en general, que lo hacen capaz de naturalizar y multiplicar los vegetales más útiles y provechosos de todo el globo; sus riquezas minerales, la viveza extraordinaria y bella índole de sus habitantes para toda clase de adelantos, y la incomparable aptitud de este vasto y hermoso país, para atraer, sustentar y enriquecer a una población inmensa (...).

No obstante, la inestabilidad política y económica que marcaba el periodo pos-independiente, así como las condiciones geográficas y la escasez de capital, impidió la terminación de la obra. En poco tiempo, de Arrillaga perdió la concesión, la cual pasó a manos de varios concesionarios en los años posteriores hasta que la línea terminó siendo propiedad de una empresa mixta anglo-mexicana. De hecho, se conoció la línea como

<sup>3</sup> Citado en Sergio Ortiz Hernán, *La expropiación ferroviaria del presidente Cárdenas*, México: Ferrocarriles Nacionales de México, 1987, p. 5.

<sup>4</sup> Citado en Sergio Ortiz Hernán, *Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica. I. La luz de la locomotora*, México: Ferrocarriles Nacionales de México, 1987, p. 77.

el "Ferrocarril de la Reina" porque la Reina Victoria de Inglaterra era una de las accionistas mayoristas de la compañía.

Aún así, no fue hasta el 1º de enero de 1873 que se inauguró la línea de la entonces Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano con toda la fanfarronada que mereció la primera línea férrea construida en México. Los más altos funcionarios del gobierno, así como los gerentes de la nueva empresa y miembros de la alta sociedad, asistieron a un Te Deum celebrado en la catedral de la Ciudad de México el 31 de diciembre de 1872. Unos días antes el arzobispo había bendecido las locomotoras en la estación de Buenavista. Desde luego, dos trenes salieron de la estación el primer día del año nuevo, uno a las 04:00 y el otro a las 05:45, para recorrer 471 kilómetros y llevar a los funcionarios públicos e invitados especiales, tales como el Presidente Sebastián Lerdo de Tejada, al puerto de Veracruz. Los trenes recibieron salvas de artillería, flores, música y repiques en el camino; se celebró el evento por más de tres días en Veracruz y Orizaba y se publicaron numerosos reportajes con descripciones minuciosas de las comidas, eventos sociales y celebraciones en los periódicos y revistas nacionales. Se mandaron tantos telegramas relacionados al evento que un observador comentó que:

"Jamás el telégrafo había despachado tantos (sic) partes; jamás se había notado mayor frivolidad...Jamás rey alguno había recibido tantos obsequios, ni se había visto ensalzado de tal manera".<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Vicente Riva Palacio, citado en Ortiz Hernán, *Los ferrocarriles de México*, p. 114

Sin embargo, la verdadera expansión de la industria ferroviaria inició a partir de 1880 debido, principalmente, a las nuevas políticas fiscales y al "orden" establecido por el gobierno porfiriano. De hecho, el gobierno federal celebró más de 100 contratos con inversionistas mexicanos, ingleses, franceses y estadounidenses y, por medio de los contratos, se otorgó jugosas concesiones para lograr la expansión del sistema. Además las autoridades estatales solían competir entre ellos mismos para atraer inversionistas y romper el aislamiento que caracterizaba a muchas regiones de la República en aquella época.

Tal fue el caso de los estados de Aguascalientes y Zacatecas que compitieron entre ellos para atraer al Ferrocarril Central. De hecho, los aguascalentenses habían promovido la construcción de un ferrocarril interestatal para unirse con los estados de Zacatecas, Jalisco y San Luis Potosí en 1878. Según los líderes cívicos de la entidad, los aguascalentenses:

"no tenían porqué (sic) quedarse rezagados en la marcha de progreso y adelanto que han comenzado hoy todos los Estados de la República, emprendiendo la construcción de vías férreas en sus respectivos territorios".

Para generar los recursos necesarios, se apelaron a la "voluntad firme y patriótica de los particulares adinerados" para llevarse a cabo la obra.<sup>6</sup> Pero el proyecto se caracterizó más bien por un "cierto afán especulador", según

<sup>6</sup> Jesús Gómez Serrano, *Aguascalientes en la historia 1786-1920. Tomo II. Los embates de la modernidad*. México: Gobierno del Estado de Aguascalientes y el Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1988, p. 356.

señala Jesús Gómez Serrano en su estudio sobre el desarrollo de Aguascalientes entre 1786 y 1920. Nunca se llevó a cabo el proyecto y la concesión pasó a manos de la empresa norteamericana Ferrocarril Central en 1881.<sup>7</sup> En poco tiempo la compañía, atraída por “la abundancia y calidad de sus aguas, la bondad de su clima y –sobre todo– la docilidad y honradez de su clase obrera”, trazó la nueva ruta por Aguascalientes.<sup>8</sup> Desde luego, el Ferrocarril Central construyó sus principales talleres de reparación en Aguascalientes, lo cual convirtió a la ciudad en uno de los centros ferroviarios más importantes del país hasta los años 1980s.

Aunque el gobierno federal y las autoridades estatales otorgaron un número incalculable

de concesiones, la mayoría no produjeron resultados; la industria contaba con cuarenta y cinco compañías ferroviarias y 19,000 kilómetros de vías en 1910.<sup>9</sup>

Además, siete empresas dominaron la industria. Las siete fueron el Ferrocarril Central que contaba con casi 5,000 kilómetros de vías entre Paso del Norte (Ciudad Juárez) y la Ciudad de México, así como la región petrolera veracruzana la Faja de Oro y el puerto de Tampico; el Ferrocarril Nacional que operaba 2,200 kilómetros de vías entre Nuevo Laredo y la capital de la República; el Ferrocarril Internacional que operaba vías entre Piedras Negras y el centro; el Ferrocarril Sud-Pacífico de México que dominaba la costa occidental



Reunión de los miembros de la antigua Unión de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros en Aguascalientes, ca. 1935. Colección personal de la autora, cortesía del Don Andrés Arriaga Sandoval.

<sup>7</sup> Ibid., p. 358.

<sup>8</sup> Ibid., p. 360.

<sup>9</sup> Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Estadísticas de ferrocarriles y tranvías de concesión federal correspondiente al año terminado el 31 de diciembre de 1933, México: Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1935, p. 37.

con vías entre Nogales y Guadalajara; el Ferrocarril Interoceánico que operaba entre el puerto de Veracruz y la capital vía Córdoba y Puebla; el Ferrocarril Mexicano que operaba también entre el puerto y la capital vía Jalapa; y por último, la empresa Ferrocarriles Unidos de Yucatán que monopolizaba el tráfico del henequén en esa península. Además, los inversionistas extranjeros dominaron la industria, en particular, los norteamericanos controlaron dos terceras partes de las vías y fueron responsables del 80 por ciento del capital invertido en la industria antes de 1910.<sup>10</sup>

Como es bien sabido, la construcción de las grandes líneas verticales que corrieron del norte al centro de la República respondió a los intereses extranjeros y contribuyó a la integración del mercado mexicano al mercado estadounidense. En particular, las compañías norteamericanas invirtieron en los estados del norte, tales como Sonora, Chihuahua, Coahuila, Durango y Nuevo León, donde el sector minero experimentó un periodo de crecimiento durante el Porfiriato. Por ejemplo, Chihuahua contaba con más de 4,000 minas a finales del siglo XIX. Lugares como Batopilas vieron la reapertura y apertura de antiguas y nuevas minas gracias a la expansión del sistema ferroviario en las sierras de los rarámuris. Y fueron las vías del Sud-Pacífico de México, el Central, el Nacional y el Internacional que transportaban la plata, el cobre, el zinc y el carbón de las minas y

fundidoras de las compañías nacionales, como la Compañía Fundidora de Fierro y Acero de Monterrey, y las extranjeras tales como la empresa ASARCO con inversiones en San Luis Potosí, Durango, Monterrey, Chihuahua y Aguascalientes. En Cananea, la Compañía de Cobre de William Greene contaba con 8 fundidoras. En las ciudades fronterizas de Nogales, Ciudad Juárez, Piedras Negras y Nuevo Laredo, los trabajadores mexicanos y extranjeros descargaban y luego cargaban los productos a los vagones de los ferrocarriles Southern Pacific Railroad y Atchinson, Topeka y Santa Fe, entre otros, para que siguieran la ruta al mercado norteamericano.<sup>11</sup>

Los latifundistas contribuyeron a la expansión del sistema con la construcción de vías troncales entre sus propiedades y las líneas principales. Por ejemplo, Luis Terrazas de Chihuahua construyó vías en sus propiedades para transportar el ganado a las empacadoras de Chicago, Illinois. Terrazas y otros, tales como su yerno Enrique Creel, el secretario de Hacienda José Yves Limantour y los norteamericanos Phoebe Hearst y William Greene establecieron latifundios en las sierras de Chihuahua, así como en el valle del río Yaqui en Sonora, para comercializar el pino y el encino que se encontraban en abundancia en aquel periodo, construyendo en el proceso vías troncales para transportar la materia prima.<sup>12</sup>

El sector agrícola también experimentó un

<sup>10</sup> Para una discusión del desarrollo de la industria ferroviaria, véase Ortiz Hernán, *Los ferrocarriles de México*, pp. 65-260; Ingrid Ebergenyi Magaloni, *Primera aproximación al estudio del sindicalismo ferrocarrilero en México, 1917-1936*, Cuadernos de Trabajo, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 1986, manuscrito no publicado, pp. 33-77; Alan Knight, *The Mexican Revolution. Volume I: Porfirians, liberals and peasants*, Cambridge, Inglaterra: Cambridge University Press, 1986, pp. 22, 79-81; John Coatsworth, *El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato: crecimiento contra desarrollo*, México: Ediciones Era, 1984, pp. 23-98.

<sup>11</sup> Knight, *The Mexican Revolution*, pp. 140-141.

<sup>12</sup> *Ibid.*, pp. 118-119.

periodo de crecimiento de 4.4 por ciento anual a partir de 1895 debido en parte a la expansión de las redes ferroviarias. Por ejemplo, los magnates azucareros —los Torre y Mier, los García Pimental y los Amor— de Morelos invirtieron en nuevos métodos de producción y en la construcción de presas y sistemas de riego después de la llegada del tren al estado en los años 1880s. Las nuevas inversiones contribuyeron a un aumento en la producción de azúcar de 630,000 a 2.5 millones de toneladas entre 1877 y 1910. A finales del Porfiriato el estado ocupó el primer lugar nacional en la producción de azúcar y el tercer lugar a nivel mundial después de Hawai y Puerto Rico.<sup>13</sup>

No es una sorpresa que la revolución agrícola inició con el movimiento zapatista en Morelos, donde más de 30 pueblos desaparecieron en el periodo porfiriano. Según señala John Coatsworth en su libro, *El impacto económico de los ferrocarriles en el Porfiriato*, el conflicto sobre la tenencia de la tierra aumentó con la llegada del tren y la expansión de las haciendas no sólo en Morelos, sino en otras partes de la República también. De hecho, Coatsworth identificó más de 50 conflictos “serios” entre pueblos y haciendas entre 1877 y 1884; 60 por ciento de los conflictos ocurrieron a menos de 20 kilómetros de vías férreas.<sup>14</sup>

La producción del henequén se benefició con la expansión de sistema ferroviario en la península de Yucatán. Pero en este caso fueron los mismos henequeneros, miembros de la “casta divina” como el gobernador Olegario

Molino, quienes financiaron la construcción de la empresa Ferrocarriles Unidos de Yucatán que operaba 830 kilómetros de vías entre las haciendas y el puerto de Progreso. Utilizando la mano de obra forzada de los mayas, así como los yaquis a partir de 1900, los henequeneros lograron aumentar la producción de 11,000 a 129,000 toneladas de henequén durante el Porfiriato. La mayoría de la producción se exportó al mercado estadounidense.<sup>15</sup>

No obstante, el sistema ferroviario también propició la expansión y la articulación de mercados multiregionales. Por ejemplo, los productores pulqueros de la región de Apam, Hidalgo, utilizaron las vías férreas para transportar pulque a la Ciudad de México, donde los capitalinos consumían medio millón de litros diarios.<sup>16</sup>

El centro algodonero más importante del país, la Comarca Lagunera, produjo algodón para las fábricas textiles de Puebla, Orizaba, Tlaxcala y el valle de México, y fueron los ferrocarriles Nacional y Central los que transportaron 75 por ciento del algodón producido a los centros fabriles del centro de la República. El centro comercial de la región, Torreón, creció a la par con la comarca, siendo el sitio del eje central de las grandes líneas ferroviarias que cruzaron el norte. No es de extrañar que Torreón, como otras ciudades en el norte, experimentara un crecimiento poblacional de 2,000 a 43,000 habitantes entre 1876 y 1910. Desde luego, empresas como la Compañía Industrial Jabonera de La Laguna de Juan Brittingham, la Vidriera

<sup>13</sup> *Ibid.*, pp. 16, 81, 105-106.

<sup>14</sup> Coatsworth, *El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato*, pp. 116-134.

<sup>15</sup> Knight, *The Mexican Revolution*, pp. 87, 111-112.

<sup>16</sup> *Ibid.*, p. 80.

Monterrey y Cementos Hidalgo, entre otras, pudieron orientarse hacia el mercado nacional y/o al estadounidense según las condiciones de los mercados, como señala Mario Cerutti en su estudio sobre las empresas y los empresarios de Nuevo León y Coahuila.<sup>17</sup>

La nueva clase de rancheros en los estados de Guerrero, Michoacán y Jalisco también se beneficiaron de la expansión del tren y exportaron quesos, crema, mezcal, carne de res, carne de puerco y miel a nuevos mercados nacionales. Tal fue el caso de los rancheros de San José de Gracia en Michoacán. Cuando el ferrocarril México-Guadalajara abrió la estación de Ocotlán a 25 kilómetros de San José de Gracia, los josefinos empezaron a comercializar sus productos lácteos en los mercados capitalinos tal como La Merced, lo cual contribuyó al crecimiento económico así como al conflicto entre los pequeños y medianos propietarios de la región.<sup>18</sup>

La expansión del sistema ferroviario propició cambios culturales y sociales también. Los josefinos, como pueblerinos en otras partes de la República, solían llevar el queso a la capital. Se regresaban a San José de Gracia con periódicos y revistas de notas políticas, culturales y socioeconómicas. Otros traían o mandaban a traer fonógrafos, cámaras y las máquinas de coser de Singer, según señala Luis González en su libro *Pueblo en vilo: microhistoria de San José de Gracia*. En otras partes, los ejidatarios se convirtieron en trabajadores asalariados ya que fueron expulsados del

campo por las políticas agraristas del periodo porfiriano. Muchos de ellos utilizaron el sistema ferroviario para trasladarse a los nuevos campos agrícolas del norte del país y/o a los campos de los "Yunaites". Así que la expansión de las vías férreas contribuyó al desarrollo de una población de mayor movilidad, y muchos pueblerinos solían tener más conocimiento de los usos y las costumbres de otras partes de la República. Por lo mismo, varios estudiosos han señalado que el arraigado sentimiento de la patria chica disminuyó mientras que el sentido de pertenencia a la Nación creció durante el Porfiriato.

El caballo de hierro también ocupó un lugar en la imaginación popular de los mexicanos, quienes solían congregarse en las terminales a la hora de la llegada de los trenes para ver quiénes iban a llegar y quiénes iban a irse. Algunos curanderos tradicionales recomendaban el humo de las máquinas de vapor por sus poderes curativos. A menudo, se encontraba gente en los patios y terminales "tomando" el humo de las locomotoras. Además, "el ferrocarrilero era muy bien acogido por la sociedad [...] En aquel tiempo el ferrocarrilero reinaba [...] las muchachas querían mucho a los ferrocarrileros, los apreciaban" y les daban la "preferencia en los cabarets", como señaló Manuel Terrazas Sánchez, un ferrocarrilero de Abasco de Puebla. O, por lo menos, así fue hasta la llegada de los camioneros quienes se convirtieron en los "reyes del camino" en los años cincuenta.<sup>19</sup>

<sup>17</sup> Mario Cerutti, *Proprietarios, empresarios y empresa en el Norte de México*, México: Siglo XXI, 2000, pp. 62-69. Véase también Sandra Kuntz Ficker, *Empresa extranjera y mercado interno. El Ferrocarril Central Mexicano 1880-1907*, México: El Colegio de México, 1995, pp. 211-360.

<sup>18</sup> Luis González, *Pueblo en vilo: microhistoria de San José de Gracia*, México: Colegio de México, 1968.

<sup>19</sup> Manuel Sánchez Terrazas, "Por Abasco soy ferrocarrilero", p. 91, en s.n., "Yo soy rielero..." *Imágenes de identidad de los ferrocarrileros poblanos*, México: Secretaría de Educación Pública, 1988.

No obstante, al inicio de la expansión ferrocarrilera, fueron los trabajadores extranjeros quienes ocuparon el lugar privilegiado. De hecho, la escasez de mano de obra representaba uno de los problemas más recurrentes durante la fase inicial de la expansión del sistema. Para compensar, las compañías solían contratar mano de obra extranjera. Por ejemplo, el Ferrocarril Central contrató más de 1,000 afro-americanos y 2,000 trabajadores de las islas caribeñas en la construcción de las vías entre Tampico y San Luis Potosí. Pero aún más problemática para las compañías fue la escasez de mano de obra calificada. Aunque el país contaba con una base importante de trabajadores artesanales, no contaba con una fuerza de trabajo calificada en el manejo y la reparación de la locomotora de vapor. Así que los gerentes tuvieron que reclutar la mano de obra calificada principalmente en los Estados Unidos, donde se utilizaron campañas publicitarias que describían a México como "la tierra del sol y flores, del buen gobierno y buenos salarios".<sup>20</sup> Además, se ofrecieron atractivas compensaciones para atraer mano de obra y retenerla. Por ejemplo, el Sud-Pacífico de México construyó casas con agua potable y sistemas de drenaje para los trenistas norteamericanos. El Ferrocarril Central construyó casas al estilo victoriano para sus empleados extranjeros en

<sup>20</sup> *The Railway Conductor* 19 (May 1902), p. 371, citado en Lorena M. Parlee, "The Impact of United States Railroad Unions on Organized Labor and Government Policy in Mexico (1880-1911)", *Hispanic American Historical Review* 64:3 (August 1984), p. 449. Traducción A. Spears.

Aguascalientes. El Central y las demás empresas también construyeron "colonias americanas" en la Ciudad de México, San Luis Potosí, Chihuahua y Monterrey.<sup>21</sup>

Entonces, la mayoría de los trabajadores extranjeros vivieron en enclaves con sus paisanos y, para el colmo de muchos mexicanos, la mayoría de ellos no hablaban ni leían español. Las empresas publicaron todos los reglamentos de operación, circulares e itinerarios en inglés. Los señalamientos en las vías también estaban escritos en inglés. Según Marcelo Rodea, el autor del libro *Historia del movimiento obrero ferrocarrilero en México* y abogado por el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana en los años treinta y cuarenta, solía escuchar más inglés que español en los talleres y las vías. Para Rodea y otros "resultaba molesto y hasta bochornoso no escuchar ni una sola palabra de castellano en ciertas oficinas de los ferrocarriles mexicanos, y en muchos talleres ni el más mínimo vestigio de nuestro idioma se veía en ellos, y más parecía que se encontraba uno en Nueva York o en Chicago, y no en la tierra de Moctezuma"<sup>22</sup>

Las compañías norteamericanas también practicaron políticas de exclusión que reflejaron las actitudes discriminatorias y anti-mexicanas que caracterizaron a muchos de los gerentes y trabajadores extranjeros. Por ejemplo, los administradores solían señalar que los trabajadores norteamericanos eran más

<sup>21</sup> Jonathan C. Brown, "Foreign and Native-Born Workers in Porfirian Mexico", *The American Historical Review* 98:3 (June 1993), pp. 786-818; Parlee, "The Impact of United States Railroad Unions", pp. 448-449; Entrevista con Benjamín Macías Chávez, realizada por A. Spears, Aguascalientes, junio de 1994.

<sup>22</sup> Marcelo N. Rodea, *Historia del movimiento obrero ferrocarrilero en México (1890-1943)*. México: s.e., 1944, pp. 349-350.

productivos y confiables que los mexicanos. Los supervisores del Ferrocarril Central defendían sus políticas de contratación con el argumento de que no tenían otra opción; los mexicanos no entendían el inglés ni el "estilo americano del trabajo".<sup>23</sup> Pero los líderes cívicos y políticos mexicanos también debatieron las cualidades del trabajador mexicano en los medios de comunicación y solían justificar las políticas de exclusión que existieron en la industria ferroviaria.<sup>24</sup>

Sin embargo con la expansión del sistema ferroviario, así como de la base industrial del país, se desarrolló una fuerza de trabajo nativa, estable y calificada que los administradores no tardaron en utilizar para reemplazar a los extranjeros. Primero, los trabajadores mexicanos ocuparon los puestos poco calificados como de bandereros, cambia-vías y guarda-vías. Después las compañías ferroviarias reclutaron oficinistas mexicanos en las dependencias gubernamentales, así como los mecánicos, caldereros, soldadores, entre otros, en los centros industriales. Otras empezaron a ofrecer compensaciones para atraer y retener la mano de obra mexicana. Por ejemplo, la administración de la compañía inglesa del Ferrocarril Tehuantepec construyó viviendas para los mecánicos mexicanos en el Istmo, donde las condiciones climáticas contribuían a un alto índice de mortandad en la región. De hecho, 25 por ciento de la fuerza de trabajo falleció durante la construcción de

la terminal en Salina Cruz. Obviamente no era un lugar muy grato para los trabajadores extranjeros o mexicanos. Otras compañías impartieron cursos de capacitación a los mexicanos para que ocuparan los puestos de garroteros y fogoneros.

Con el paso del tiempo, algunos mexicanos lograron ascender a los puestos de mayor calificación y remuneración tales como conductores y maquinistas. Los supervisores, tales como los del Central, empezaron a reportar que el trabajo de los mecánicos mexicanos era comparable al trabajo de los mecánicos extranjeros. Por otro lado, se empezó a notar que los trabajadores norteamericanos eran menos productivos y confiables. Muchos de ellos se emborrachaban en el trabajo, robaban a las compañías e incluso se peleaban con las autoridades locales. Los extranjeros también exigieron mejores salarios y compensaciones semejantes a los percibidos por los ferrocarrileros en los Estados Unidos. No es extraño entonces, que con el transcurso del tiempo los administradores de las empresas pretendieron contratar a más mexicanos. Para 1884, la industria ferroviaria contaba con 25,000 trabajadores, la mayoría de ellos locales.<sup>25</sup>

No obstante, los trabajadores extranjeros mantenían un monopolio sobre los puestos de mayor calificación y remuneración, en particular los puestos de conductores y maquinistas. Por ejemplo, el Ferrocarril Central contaba con

<sup>23</sup> Parlee, "The Impact of United States Railroad Unions", p. 446.

<sup>24</sup> Rodea, *Historia del movimiento obrero ferrocarrilero*, p. 292; Knight, *The Mexican Revolution*, pp. 7-10.

<sup>25</sup> Para una discusión de las políticas de contratación que incidió en el desarrollo de una fuerza de trabajo mexicana más calificada y la reducción de trabajadores extranjeros en las nóminas de las empresas, véase Juan Felipe Leal y José Woldenberg, *La clase obrera en la historia de México. Del estado liberal a los inicios de la dictadura porfirista*, México, 1980, p. 92; Brown, "Foreign and Native-Born Workers", pp. 790-805; Ebergenyi Magaloni, *Primera aproximación al estudio del sindicalismo ferrocarrilero*, p. 75-76; Parlee, "The Impact of United States Railroad Unions", p. 448; Knight, *The Mexican Revolution*, p. 14.

173 maquinistas norteamericanos y solamente 46 maquinistas mexicanos en 1901. Todos los conductores eran estadounidenses. Por otro lado, casi todos los fogoneros y garroteros eran mexicanos, los cuales ganaban mucho menos que los otros trenistas. Por ejemplo, el Central pagaba 130 pesos al mes a los maquinistas y entre 20 y 24 pesos al mes a los fogoneros.<sup>26</sup>

Los norteamericanos lograron mantener sus monopolios gracias a las políticas de exclusión que las compañías practicaron y, sobre todo, las que practicaron las hermandades ferrocarrileras norteamericanas que operaban en México. Las hermandades de los conductores, maquinistas, garroteros y fogoneros operaban 27 secciones en México para 1910, año en que 95 por ciento de los trenistas extranjeros pertenecían a una hermandad norteamericana. Aunque las compañías no reconocieron oficialmente a las hermandades, se respetaron generalmente los escalafones de antigüedad que establecieron estas. Y las agrupaciones laborales rara vez abrieron sus puertas a trabajadores mexicanos. De hecho, los ferrocarrileros extranjeros solían referirse a los mexicanos como greasers y "nuestros peones". Aún cuando un mexicano lograra pertenecer a una hermandad, generalmente se quedaba relegado hasta el escalafón más bajo. De tal manera que los trabajadores mexicanos eran los últimos en ser contratados y los primeros en ser despedidos. Además, las reglas de operación, los itinerarios, el material para los cursos de capacitación y los exámenes de ascenso estaban

escritos en inglés; los trabajadores mexicanos tenían que dominar el idioma inglés para poder ascender a los puestos de mayor calificación y remuneración.<sup>27</sup>

#### LA VERDADERA NACIONALIZACIÓN DE LAS EMPRESAS

Los ferrocarrileros mexicanos se opusieron a las políticas de contratación que practicaron las compañías y las hermandades extranjeras estableciéndose los primeros sindicatos en México para defender sus intereses. Antes de 1900, los ferrocarrileros mexicanos habían participado en sociedades de índole mutualista tales como la Orden Suprema de Empleados Ferrocarrileros Mexicanos. En 1900 se constituyó el primer sindicato, la Unión de Mecánicos Mexicanos, frente a la estación del Ferrocarril Interoceánico en Puebla. Entre 1900 y 1913, los ferrocarrileros mexicanos establecieron un total de trece gremios tales como la Unión de Mecánicos Mexicanos, la Hermandad Internacional de Caldereros, la Unión Mexicana de Pintores y la Orden de Maquinistas y Fogoneros que agrupaba a más de 11,000 ferrocarrileros sindicalizados a finales del periodo porfiriano. De hecho, la industria ferroviaria se distinguió por ser la industria con más trabajadores sindicalizados en la República.<sup>28</sup>

<sup>27</sup> Rodea, *Historia del movimiento obrero ferrocarrilero*, p. 347; Parlee, "The Impact of United States Railroad Unions", pp. 449-451; Richard Ulric Miller, "American Railroad Unions and the National Railways of Mexico: An Exercise in Nineteenth-Century Proletarian Manifest Destiny", *Labor History* 15:2 (Fall 1974), pp. 246-249.

<sup>28</sup> Para una discusión de la sindicalización de los ferrocarrileros mexicanos antes de 1913, véase Rodea, *Historia del movimiento obrero*, pp. 80-127; Juan Felipe Leal, *Del mutualismo al sindicalismo en México, 1843-1910*, México, 1991, pp. 69-70; Rodney Anderson, *Outcasts in Their Own Land: Mexican Industrial Workers, 1906-1911*, DeKalb, Nebraska: Northern Illinois University Press, 1976, pp. 90-92; Esther Shabot, *Los orígenes del sindicalismo ferrocarrilero*, México: Ediciones El Caballito, 1982.

<sup>26</sup> Parlee, "The Impact of United States Railroad Unions", p. 454.

Además, la equidad en el trabajo constituyó una de las principales demandas de los ferrocarrileros mexicanos. De hecho, en el acta constitutiva de la Unión de Mecánicos Mexicanos se hizo mención a "la situación que prevalecía de hostilizaciones y vejaciones constantes para el trabajador mexicano, en contraste con la distinción de que eran objeto los americanos".<sup>29</sup> Los ferrocarrileros mexicanos participaron en más de 30 huelgas entre 1906 y 1908. Por ejemplo, los mecánicos mexicanos se declararon en huelga cuando la administración del Ferrocarril Central contrató a 33 mecánicos húngaros a un salario de seis pesos diarios; los mexicanos ganaban menos de cinco pesos diarios. Los mecánicos mexicanos en Chihuahua, Monterrey y Tampico, así como los caldereros mexicanos, también pararon sus labores. Después de una semana sin actividades en los talleres, la administración del Central cedió a las demandas de los ferrocarrileros mexicanos e igualaron los salarios. Los obreros en los talleres del Ferrocarril Mexicano, los despachadores del Central y los maquinistas del Internacional también ganaron aumentos salariales. No obstante, las compañías no siempre cedieron a las demandas. Por ejemplo, el Ferrocarril Mexicano firmó un nuevo contrato con los telegrafistas mexicanos pero luego lo desconoció.<sup>30</sup>

Los ferrocarrileros mexicanos exigieron la mexicanización de la mano de obra y no fueron los únicos. Las demandas para la

mexicanización de la mano de obra en otras industrias tales como la minera y petrolera, donde extranjeros también monopolizaron los puestos de mayor calificación y remuneración, solían ser más común hacia finales del periodo porfiriano. En la industria ferroviaria la Gran Liga de Empleados Ferrocarrileros inició la campaña en 1904, cuando los líderes de la misma denunciaron el "elemento extranjero que pretende ocupar todos los puestos". Junto con la Unión de Mecánicos Mexicanos, la Gran Liga estableció la primera escuela de capacitación para trabajadores mexicanos. Los ferrocarrileros mexicanos exigieron la mexicanización de la industria en 1907 y aunque nadie les hizo caso en el momento, el gobierno porfiriano había iniciado una nueva política de desarrollo en la industria ferroviaria que finalmente culminó con la mexicanización de la mano de obra.<sup>31</sup>

La campaña de los ferrocarrileros mexicanos coincidió con un nuevo clima de nacionalismo económico que surgió a finales del Porfiriato. Antes de 1900, el gobierno porfiriano había promovido la inversión extranjera en el país. Desde luego, la mayoría de los líderes económicos y políticos pertenecían a un grupo conocido como los científicos, quienes promovieron las ideas positivistas de Auguste Comte. Liderado por el secretario de Hacienda José Yves Limantour, los científicos establecieron las bases para la inversión extranjera que creció 300 por ciento durante el

<sup>29</sup> Rodea, *Historia del movimiento obrero ferrocarrilero*, p. 91.

<sup>30</sup> *Ibid.*, pp. 306-318; Shabot, *Los orígenes del sindicalismo ferrocarrilero*, pp. 256-270; Leal, *Del mutualismo al sindicalismo*, pp. 121-128; Brown, "Foreign and Native-born Workers", pp. 812-813.

<sup>31</sup> Rodea, *Historia del movimiento obrero ferrocarrilero*, pp. 118-145; Parlee, "The Impact of United States Railroad Unions", p. 456; Servando Alzati, *Historia de la mexicanización de los Ferrocarriles Nacionales de México*. México: s.e., 1946, pp. 122-177; Leal, *Del mutualismo al sindicalismo*, pp. 129-130; Ebergenyi, *Primera aproximación al estudio del sindicalismo*, pp. 97-98.

Porfiriato. No obstante, los científicos también esperaban el día en que el capital mexicano fuese a reemplazar el capital extranjero.<sup>32</sup>

Y fue este nacionalismo económico, aunque incipiente, que condujo al secretario de Hacienda a iniciar la nacionalización de la industria ferroviaria en 1903. En aquel año el gobierno mexicano inició la compra de las acciones de las principales compañías ferroviarias en las bolsas de Nueva York y Londres. Según señaló el mismo Limantour en sus memorias:

(...) la Secretaría de Hacienda formó el proyecto de quitar de las manos extranjeras en que se hallaban, la propiedad y la explotación de dichas líneas [las principales], haciendo la concentración en condiciones tales que, sin que el Gobierno, que en general es mal administrador, manejara los ferrocarriles, adquiriera sin embargo un predominio sobre todo el sistema de líneas, asegurándose así para siempre la independencia económica de la República, una mejor distribución de las vías férreas en el territorio nacional, grandes beneficios en el servicio de transportes, y por fin, la verdadera nacionalización de las empresas.<sup>33</sup>

Cuatro años después el gobierno federal era dueño de 51 por ciento de las acciones en los ferrocarriles Central, Internacional, Nacional, Panamericano y Tehuantepec, entre otros. Desde luego, Limantour estableció la compañía Ferrocarriles Nacionales de México para administrar las más de 8,000 kilómetros de vías que constituyeron el nuevo sistema.

Aunque las demandas de los ferrocarrileros no contemplaron la nacionalización de las compañías en aquel entonces, la nueva estrategia gubernamental condujo a la mexicanización de la mano de obra. En los primeros años de operación, la administración de los Ferrocarriles Nacionales de México adoptó el español como el idioma oficial de la empresa mixta, se estableció una escuela de capacitación para los obreros mexicanos, y los supervisores asignaron las líneas troncales a más trenistas mexicanos para que obtuvieran la experiencia necesaria para seguir ascendiendo.

No obstante, los ferrocarrileros extranjeros se opusieron a la mexicanización de la mano de obra. En 1907, un grupo de talleristas norteamericanos se emborracharon en el taller de Cárdenas, San Luis Potosí, y amarraron una bandera mexicana a la cola de un perro. Los despachadores extranjeros negaron dar capacitación a los despachadores mexicanos; la administración despidió a los 86 despachadores extranjeros. Cuando la hermandad de maquinistas pidió el reconocimiento de la nueva administración, esta declinó.

Desde luego, cuarenta y cinco maquinistas extranjeros renunciaron en protesta; la administración los reemplazó con maquinistas mexicanos. Un editorial en la revista norteamericana *Railway Conductor* reportó que la administración de Ferrocarriles Nacionales inventaba cualquier pretexto para despedir a los norteamericanos.

<sup>32</sup>Sobre el nacionalismo económico y los científicos véase Knight, *The Mexican Revolution*, pp. 21-24.

<sup>33</sup>Citado en Ortiz Hernán, *La expropiación ferroviaria del presidente Cárdenas*, p. 24

De cualquier manera, la nueva estrategia produjo resultados. Entre 1908 y 1910, el número de conductores mexicanos aumentó de 38 a 129. Y el inicio de la Revolución Mexicana no detuvo el proceso, por el contrario, se aceleró. El gobierno de Francisco I. Madero prohibió el uso del inglés en la empresa en 1912. En respuesta, los empleados extranjeros exigieron una política de cuotas en la contratación del personal, asimismo un sistema bilingüe de operaciones. La administración de los Ferrocarriles Nacionales se negó la petición. En protesta, más de 600 ferrocarrileros extranjeros se declararon en huelga, sin embargo fueron reemplazados inmediatamente por ferrocarrileros mexicanos. Dos años después, los últimos empleados extranjeros salieron de la empresa cuando las tropas norteamericanas invadieron al puerto de Veracruz.<sup>34</sup> No obstante, fue hasta 1937 que el Presidente Lázaro Cárdenas concluyó el proceso iniciado por Limantour, haciendo de los Ferrocarriles Nacionales una compañía cien por ciento mexicana por medio de la compra de las acciones que aún quedaban en manos extranjeras. Pero fueron los mismos científicos porfiristas y los ferrocarrileros mexicanos quienes implementaron las nuevas políticas económicas y lucharon para que se hiciera realidad la nacionalización y la mexicanización de la mano de obra en los Ferrocarriles Nacionales que transportaban entre 80 y 90 por ciento de la carga del país hasta los años cuarenta.

<sup>34</sup> Sobre la formación de la compañía mixta de los Ferrocarriles Nacionales de México y la mexicanización de la mano de obra de la misma, véase Rodea, *Historia del movimiento obrero ferrocarrilero*, pp. 154, 335-397; Miller, "American Railroad Unions and the National Railways", pp. 253-258; Shabot, *Los orígenes del sindicalismo ferrocarrilero*, pp. 231-233; Knight, *The Mexican Revolution*, pp. 138, 423-443.

#### MEXICANOS CALIFICADOS Y DESEOSOS DE TRABAJO EN LA INDUSTRIA FERROVIARIA BAJACALIFORNIANA

Un análisis inicial del desarrollo del sistema ferroviario bajacaliforniano y la formación de la mano de obra mexicana revela una historia muy similar en la que empresas extranjeras dominaron la industria y trabajadores extranjeros monopolizaron los puestos de mayor calificación y remuneración. Como en otras partes de la República, inversionistas norteamericanos y mexicanos pretendían explotar las riquezas reales e imaginarias de la región por medio del tren. De hecho, una de las primeras propuestas planteaba una línea ferroviaria en la Sierra de Juárez para explotar los yacimientos de oro descubiertos en Real del Castillo en los años 1870s.

No obstante fueron el ex subjefe político del Partido Norte, Ignacio Alas y el presidente del California Southern Railroad, Thomas Rogers, quienes recibieron la primera concesión, por medio de la cual se pretendió construir una línea entre el Valle de Tía Juana y Punta Isabel en el golfo de California, y que incluyó la opción de construir vías a Real de Castillo y a la Bahía de Todos Santos. Aunque la construcción de las vías inició el 6 de diciembre de 1882 en el rancho de Don Ignacio Argüello en el Valle de Tía Juana, el gobierno federal canceló la concesión un año después; la compañía de Alas y Rogers no había terminado ni un kilómetro de vía.<sup>35</sup>

<sup>35</sup> John Kirchner, *Baja California Railways*, San Marino, CA: Golden West Books, 1988, pp. 13-20.

Desde luego, fueron tres las líneas ferroviarias construidas por la iniciativa privada extranjera en la región fronteriza antes de 1930: el Ferrocarril Tijuana-Tecate, el Ferrocarril Inter-California y el Ferrocarril Mexicali-Golfo, conocido como el Ferrocarril Inter-California Sur a partir de 1930. Dos de las líneas, el Tijuana-Tecate y el Inter-California, fueron "mexicanas por accidente de la geografía" dadas las condiciones montañosas y desérticas del lado estadounidense, según señala John Kirchner en su estudio sobre el sistema en Baja California.<sup>36</sup>

El Ferrocarril Tijuana-Tecate nació como un tramo de una línea más extensa: el Ferrocarril San Diego-Arizona. John D. Spreckels, el magnate azucarero y empresario de San Diego, encabezó el proyecto en 1906. No obstante, E. H. Harriman del Ferrocarril Sud-Pacífico de San Francisco financió el proyecto y la empresa líder en los Estados Unidos eventualmente controló la compañía.<sup>37</sup> Cuando se terminó la línea en 1919, el San Diego-Arizona contaba con 240 kilómetros de vías, de las cuales 70 kilómetros estaban en Baja California. Fue este tramo, que entró por Tijuana y salió por Tecate, que se conoció como el Tijuana-Tecate. Pero el San Diego-Arizona no terminó en Yuma sino que terminó en El Centro, donde los trenes utilizaron las vías del Ferrocarril Inter-California para llegar al destino final.<sup>38</sup>

El Ferrocarril Inter-California, construido también por el Sud-Pacífico de San Francisco,

nació en 1904 como una extensión del Ferrocarril Imperial-Golfo para transportar productos agrícolas del creciente Valle Imperial, donde la empresa ferroviaria tenía fuertes intereses económicos. El Imperial-Golfo inició en la estación de Niland de la ruta Los Ángeles-Yuma. De ahí, la vía seguía hacia Caléxico al sur, luego se cruzó la frontera en Mexicali y seguía hacia el sureste, saliendo por la estación de Los Algodones, yendo hacia Yuma.

Constituido como el Ferrocarril Inter-California en el territorio mexicano, la compañía inició operaciones en 1907 con el primer tren de pasajeros. Aunque las condiciones topográficas influyeron en la decisión de construir la línea en México, es importante notar también que los ingenieros tomaron en cuenta las sugerencias de los principales inversionistas de la Colorado River Land Company que era dueña de 340,000 hectáreas en el valle. De hecho, Dorothy Kerig señala en su estudio sobre el desarrollo agrícola de la región, que inversionistas de la Colorado "planificaron la ruta y eligieron la ubicación de las ocho estaciones dentro de sus propiedades".<sup>39</sup>

Eventualmente, la línea contaba con 80 kilómetros de vías y 17 estaciones y jugó un papel sumamente importante en el desarrollo

<sup>36</sup> Ibid., p. 63. Véase también María Eugenia Castillo, "El Ferrocarril San Diego-Arizona y el Ferrocarril Tijuana-Tecate: Un Corridor de Herencia Cultural Binacional", *Frontera Norte* 16:032 (julio-diciembre 2004), p. 128.

<sup>37</sup> Para más información sobre la historia del Ferrocarril Sud-Pacífico de San Francisco y las operaciones de sus subsidiarias, véase Richard J. Orsi, *Sunset Limited. The Southern Pacific Railroad and the Development of the American West 1850-1930*, Berkeley: University of California Press, 2005; Don L. Hofsommer, *The Southern Pacific, 1901-1985*, College Station: Texas A & M University Press, 1986.

<sup>38</sup> Se suspendió el servicio de pasajeros y del servicio mixto del Tijuana-Tecate en 1951 y 1963, respectivamente, y las vías del Tijuana-Tecate pasaron a formar parte del Ferrocarril Sonora-Baja California en 1970. Kirchner, *Baja California Railways*, pp. 92-137; Castillo, "El Ferrocarril San Diego-Arizona y el Ferrocarril Tijuana-Tecate", pp. 118-123; Norma del Carmen Cruz González, "Tres ferrocarriles en Baja California", pp. 51-53, en Catalina Velásquez Morales, coordinadora, *Baja California: un presente con historia*, tomo II, Mexicali, Baja California: Universidad Autónoma de Baja California y el Instituto de Investigaciones Históricas, 2002.

<sup>39</sup> Dorothy P. Kerig, *El valle de Mexicali y la Colorado River Land Company, 1902-1946*. Mexicali: Universidad Autónoma de Baja California, 2001, p. 96.

socioeconómico del valle de Mexicali hasta los años cincuenta.<sup>40</sup>

De igual manera, trabajadores extranjeros dominaron la mano de obra calificada y, por muchos años, también la mano de obra no calificada. Por ejemplo, el Tijuana-Tecate contaba con 83 empleados en 1923. Los trabajadores mexicanos ocupaban 42 de los puestos, de los cuales 40 eran de peón de vía. Por otro lado, la compañía tenía 41 extranjeros en la nómina: todos eran trabajadores calificados tales como trenistas, contadores y telegrafistas quienes recibían una mayor remuneración. Por ejemplo, un peón de vía ganaba menos de cinco pesos diarios mientras que un fogonero o garrotero recibía entre 12 y 13 pesos diarios.<sup>41</sup>

No obstante, parece ser que existieron más posibilidades de movilidad en el Inter-California, aunque los ferrocarrileros mexicanos se encontraban en desventaja comparados a los norteamericanos. Por ejemplo, el Inter-California contaba con 249 empleados en 1922. Los trabajadores mexicanos ocupaban 210 puestos, pero 188 eran peones de vía con un salario de 4 pesos diarios. No obstante, los mexicanos también ocupaban puestos

administrativos tales como agentes de estación, contadores y oficinistas. También había dos alambristas en la nómina, uno mexicano y uno norteamericano, pero el norteamericano ganaba 3 pesos diarios más que el mexicano. La compañía también mantenía un taller en Mexicali, donde trabajaban un mecánico mexicano y un mecánico extranjero pero de igual manera había una diferencia de 4 pesos diarios en sus sueldos. Aún así el hecho de que uno de los mecánicos era mexicano representaba un avance; hubo un solo mecánico extranjero en 1920.<sup>42</sup>

Pero parece ser que los ferrocarrileros mexicanos no lograron subir a los trenes como conductores, maquinistas, garroteros o fogoneros hasta los 1950s. Desde el primer tren de pasajeros que salió de la estación de Mexicali en 1907, todos los trenistas eran extranjeros. Además, todos los jefes de trenes, los despachadores, los oficiales mayores y los taquígrafos eran extranjeros. La mayoría, si no es que todos, vivieron en el lado norteamericano de la frontera y solían socializarse en el Elk's Club de Caléxico.<sup>43</sup>

Eran tan notorias las desigualdades en la fuerza de trabajo que un oficial de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas condenó las políticas de contratación del Inter-California en 1926. El oficial también señaló que era posible que los extranjeros "no conocieron el español",

<sup>40</sup> Kirchner, *Baja California Railways*, pp. 63-92; Orsi, *Sunset Limited*, pp. 226-237. El papel que jugó el Inter-California en la región cambió después de la Segunda Guerra Mundial debido en parte a la construcción del Ferrocarril Sonora-Baja California que facilitó el comercio e intercambio entre la región y el centro de la República. A partir de 1948, el Sonora-Baja California utilizó las vías del Inter-California entre Mexicali y Pascualitos. El Sud-Pacífico empezó a canalizar todo el tráfico del Valle Imperial por Niland, y se cerró la estación de Los Algodones en 1958, lo cual eliminó todo el tráfico en tránsito entre los dos países. Desde luego, todas las vías pasaron a formar parte del Sonora-Baja California. Según cuenta Kirchner, el nombre "Inter-California" desapareció de las estadísticas del SCOP en 1964.

<sup>41</sup> Secretario de Industria, Comercio y Trabajo, Departamento del Trabajo, Sección de Estadísticas, "Cuestionario para el Censo Obrero, Ferrocarril Tijuana-Tecate", marzo 1923, Archivo General de la Nación (en adelante, AGN), Fondo: Departamento del Trabajo, exp. 8/840/-20 en el Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Autónoma de Baja California (en adelante, IHH-UABC), exp. 1.28, f. 1.

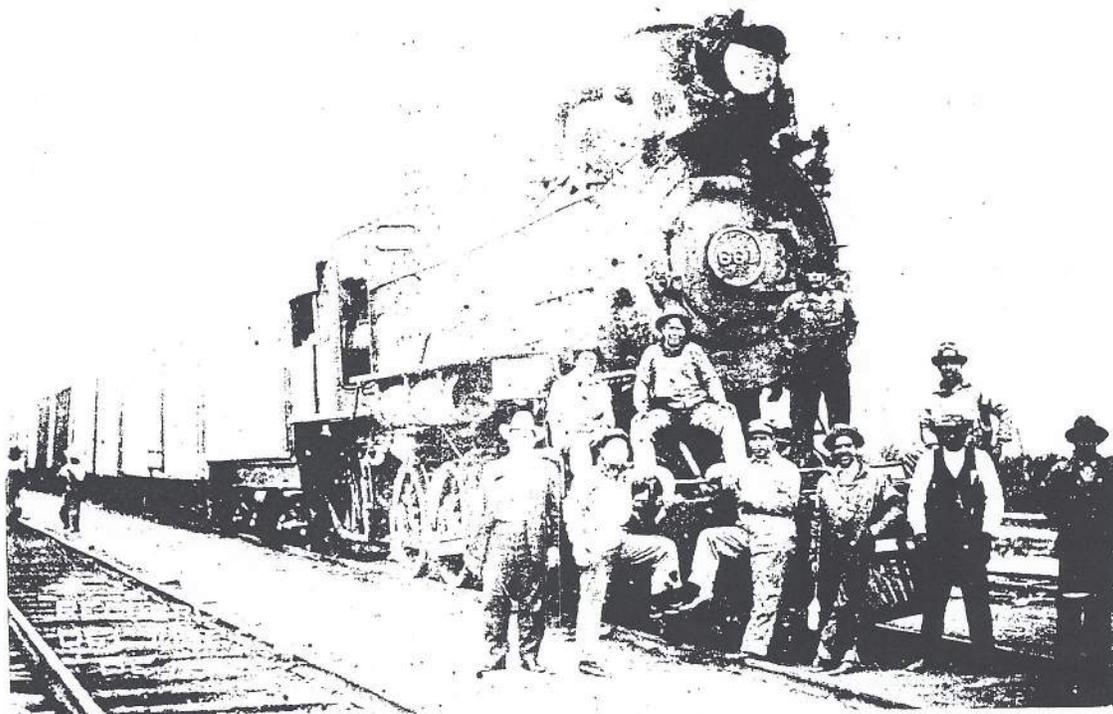
<sup>42</sup> Secretario de Industria, Comercio y Trabajo, Departamento del Trabajo, Sección de Estadísticas, "Cuestionario para el Censo Obrero, Ferrocarril Inter-California", diciembre 1922, AGN, Fondo: Departamento del Trabajo, exp. 8/840/-20 en IHH-UABC, exp. 1.28, f. 5; "Informe que la Compañía Ferrocarril Inter-California rinde a la Secretaría de Comunicaciones de los Estados Unidos Mexicanos por el año que terminó el día 31 de diciembre de 1920", AGN, Fondo: Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (en adelante, SCOP), exp. 272/61-2 en IHH-UABC, exp. 10-8, f. 2-12.

<sup>43</sup> Kirchner, *Baja California Railways*, pp. 70-80.

aunque el Reglamento de Ferrocarriles que regulaba condiciones en la industria nacional prohibía el uso del inglés o cualquier otro idioma que no fuera español en las líneas, privadas y públicas, en México<sup>44</sup>. Pero el Inter-California publicó los itinerarios, así como los manuales de las tarifas de pasajes y exceso de equipaje en

español e inglés. También se utilizaron los dos sistemas de medición: el inglés y el métrico.<sup>45</sup>

Los trabajadores mexicanos enfrentaron con las mismas políticas de exclusión cuando el Sud-Pacífico inició la construcción del Ferrocarril Mexicali-Golfo en 1924.<sup>46</sup> Según los términos de la concesión, la compañía contaba con



Festejo del 16 de septiembre, 1926. Lagos de Moreno, Jalisco. Colección personal de la autora, cortesía del Don Andrés Arriaga Sandoval

<sup>44</sup> Firma ilegible al Jefe del Departamento, Dirección de Ferrocarriles, "Memorandum", 19 de abril de 1926, AGN, SCOP, exp. 272/61-3 en IIIH-UABC, exp. 10, 11, f. 21-22; Sahagún, inspector técnico de FF. CC., al Jefe del Depto de Ferrocarriles, 10 de diciembre de 1926, AGN, SCOP, caja 11, exp. 272/55-1 en IIIH-UABC, exp. 9, 20, f. 3-4.

<sup>45</sup> "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 1928", AGN, SCOP, vol. 272, exp. 14-1 en IIIH-UABC, exp. 8, 1, f. 59-66; Kirchner, *Baja California Railways*, p. 81.

<sup>46</sup> La idea de construir una línea nacional hacia el golfo de California originó con Esteban Cantú y fue retomado por el gobernador del Distrito Norte José Inocente Lugo en 1923. Sin embargo, problemas económicos ocasionados por las condiciones del mercado internacional intervinieron y no se llevó a cabo el proyecto. Desde luego, el Sud-Pacífico, por medio de la Colorado River Land Company, recibió la concesión. Para más información sobre la construcción de la línea, véase Kirchner, *Baja California Railways*, pp. 156-159; Kerig, *El valle de Mexicali*, pp. 210-214.

90 días para iniciar la obra, utilizando mano de obra mexicana. En dado caso que hubiera una escasez de mexicanos, se podría contratar extranjeros con la autorización previa de las autoridades federales.<sup>47</sup>

No obstante, la compañía no cumplió con los términos de la concesión; no inició la obra dentro de los 90 días indicados, ni siquiera entregaron los planes para la localización de las vías. Subsecuentemente, se solicitó una prórroga de 60 días y la autorización para contratar extranjeros "indigentes", alegando que existía una escasez de mano de obra mexicana en la región.<sup>48</sup> Pero el inspector de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas Jesús Cruz desmintió los argumentos presentados por la compañía. El valle tenía una población de 18,000 habitantes a mediados de los años veinte y, según Cruz, había muchos mexicanos dispuestos a trabajar en la obra. De hecho, ya había 400 jornaleros mexicanos trabajando, aunque de manera no regular, en la obra. Además, centenares de braceros estaban regresando al interior de la República porque no había suficiente trabajo en los campos agrícolas. Según Cruz, la compañía simplemente no quiso contratar mexicanos ya que preferían contratar a chinos quienes trabajaban por un salario menor.<sup>49</sup>

No obstante, las autoridades federales cedieron a la petición, otorgando una prórroga de seis meses para iniciar la obra. Además se autorizó la contratación de expertos y jornaleros extranjeros, aunque se limitó el

uso de extranjeros a no más de 20 por ciento de la mano de obra; una medida que reflejó las nuevas políticas de contratación del entonces gobernador del territorio Abelardo Rodríguez que limitaron el empleo de extranjeros en otras industrias. En el caso de la industria ferroviaria, las autoridades reconocieron que la medida iba a perjudicar a los mexicanos porque la compañía ya podría contratar a más chinos y a otros extranjeros a un sueldo por debajo del mercado local.<sup>50</sup>

A partir de 1929, el conflicto en el campo y en las industrias aumentó e incidió, desde luego, en el reparto agrario y nueva legislación laboral a nivel nacional y regional. Para la industria ferroviaria bajacaliforniana, el primer incidente encontrado en las fuentes primarias ocurrió en diciembre de 1930, cuando un grupo de trenistas mexicanos solicitó el apoyo de las autoridades federales en una demanda contra el Inter-California. Extranjeros operaban los trenes que manejaban el tráfico entre Mexicali y Los Algodones, y los trenistas mexicanos, quienes pertenecían a la Unión de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros (el gremio de trenistas más importante en la República hasta 1933 cuando se constituyó el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana), insistieron en la despedida de todos ellos. Según los mexicanos, la empresa tenía que acatar a los reglamentos establecidos que prohibían la contratación de extranjeros en la industria. Además, recién llegados a la región, se encontraban sin empleo.<sup>51</sup> Igual que

<sup>47</sup> I. Pizarro Suárez, representante del Colorado River Land Company, a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 10 de enero de 1925, AGN, SCOP, exp. 407/2-1 en IH-UABC, exp. 14.20, f. 3-4.

<sup>48</sup> Ibid.

<sup>49</sup> J. Cruz, inspector técnico, "Informe", 2 de abril de 1925, AGN, SCOP, exp. 407/2-1 en IH-UABC, exp. 14.20.

<sup>50</sup> Romero al SCOP, "Informe", 12 de febrero de 1925, AGN, SCOP, exp. 407/2-1 en IH-UABC, exp. 14.20, f. 6-9; Pizarro Suárez a SCOP, AGN, SCOP, exp. 407/2-1 en IH-UABC, exp. 14.20, f. 44; Jefe de la Sección de Concesiones, "Informe", 16 de diciembre de 1925, AGN, SCOP, exp. 407/2-1 en IH-UABC, exp. 14.20, f. 45.

<sup>51</sup> Bejarano al secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, 1 de diciembre de 1930, AGN, SCOP, caja 11, exp. 272/55-1 en IH-UABC, exp. 9-20, f. 2.

11,000 ferrocarrileros más, se habían perdido el trabajo con los recortes de personal afectado en la industria nacional a principios de los años treinta.

Sin embargo, las autoridades federales no encontraron ningún fundamento legal para prohibir el empleo de extranjeros en el Inter-California ó en el Tijuana-Tecate. El contrato celebrado entre el gobierno maderista y los propietarios del Tijuana-Tecate en 1913 permitió el empleo de "expertos extranjeros" en caso necesario. Por otro lado, el contrato celebrado entre el Inter-California y el gobierno porfirista no hacía ninguna mención de la nacionalidad de los empleados. Al contrario, la concesión dejó "a juicio de la propia Empresa Ferrocarrilera el aceptar o no los servicios del personal mexicano".<sup>52</sup> El Reglamento para Empleados de los Ferrocarriles Nacionales de México y Anexos de 1925 tampoco prohibió la contratación de extranjeros, aunque sí se especificó que "para ocupar un puesto como Jefe de cualquier Departamento (...) es requisito indispensable, ser mexicano de nacimiento".<sup>53</sup> Aún así, el reglamento regulaba las condiciones de trabajo en la compañía mixta de los Ferrocarriles Nacionales de México, y no en las demás líneas tales como las del Distrito Norte. Desde luego, la Ley Federal de Trabajo de 1931 estipuló que todas las empresas ferroviarias deberían emplear en su totalidad mano de obra mexicana. No obstante, la ley autorizó

la contratación de extranjeros en puestos directivos, así como en puestos administrativos y técnicos, siempre y cuando no hubiera personal mexicano disponible. Pero, tradicionalmente se consideraba a los puestos de conductor, maquinista, fogonero y garrotero como puestos técnicos, y sí hubo mexicanos disponibles para ocupar dichos puestos como lo demostraron los trenistas quejosos en 1930.

A mediados de 1933, miembros de la Unión de Empleados Mexicanos de Ferrocarril presentaron otra demanda contra el Inter-California, exigiendo que se cumpliera con la ley federal. La compañía tenía 8 trenistas extranjeros en la nómina pero ya no eran indispensables. Según los miembros de la Unión, había "mexicanos calificados y deseosos de trabajar" en la empresa.<sup>54</sup> Pero la compañía se opuso. El gerente de la empresa argumentó que la ley no aplicaba en el caso del Inter-California porque la empresa operaba trenes en tránsito. Desde luego, el gerente amenazó a las autoridades y trabajadores. Si se llegara a aplicar la ley, la empresa cerraría las oficinas en Mexicali y trasladaría todas las operaciones a San Francisco.<sup>55</sup>

Efectivamente, el movimiento de carga y pasajeros en tránsito constituyó entre 80 y 90 por ciento del tráfico, según las estimaciones de Kirchner.<sup>56</sup> No obstante, el crecimiento económico y poblacional de la región había generado más tráfico local. Para mediados de los

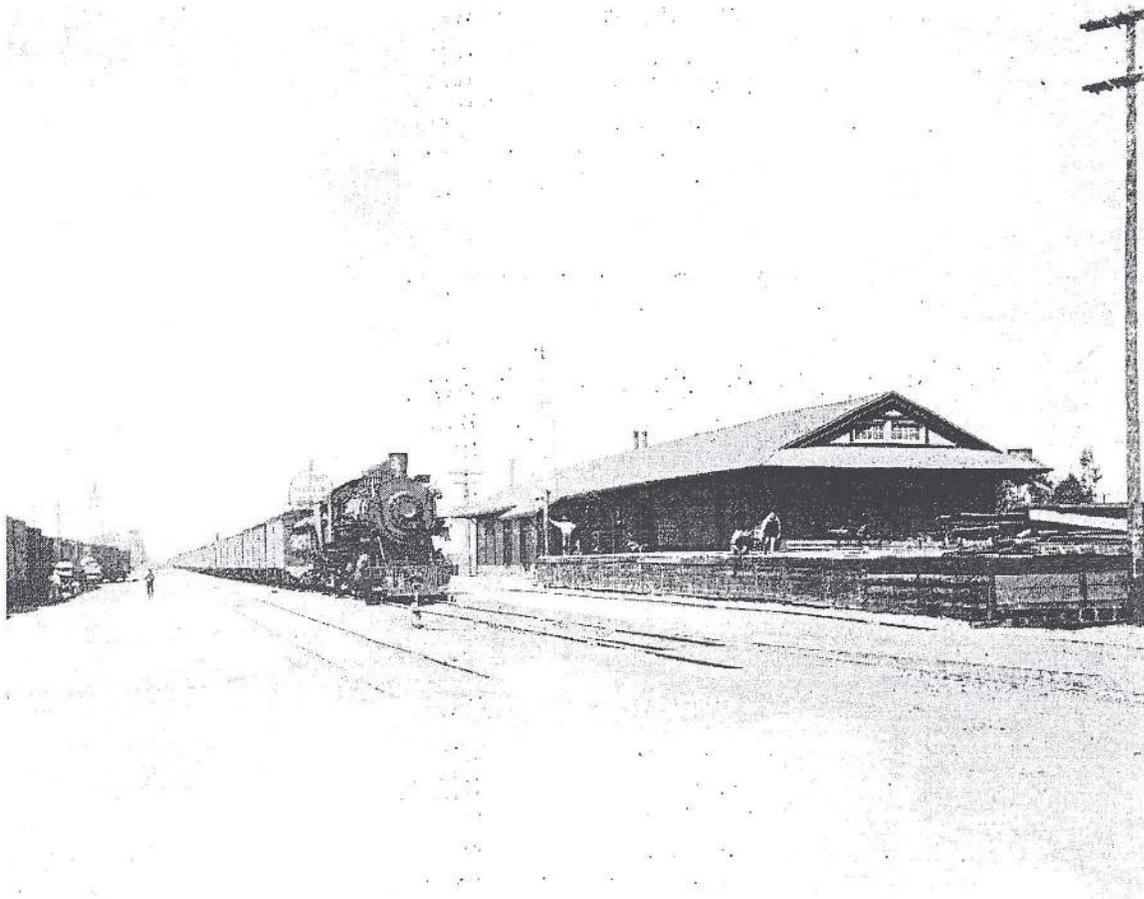
<sup>52</sup> Sahagún al jefe del Departamento de Ferrocarriles, 10 de diciembre de 1930, AGN, SCOP, caja 11, exp. 272/55-1 en IHH-UABC, exp. 9.20, f. 3-4; E. Ortiz del Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo, al SCOP, 15 de enero de 1931, AGN, SCOP, exp. 272/55-1 en IHH-UABC, exp. 9.20, f. 6.

<sup>53</sup> Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Reglamento para Empleados de los Ferrocarriles Nacionales de México y Anexos (Administrados por el Gobierno)*, México: s.e., 1925, p. 6.

<sup>54</sup> Ortiz a E. Sloan, 19 de mayo de 1932, AGN, Fondo: Departamento Autónomo del Trabajo, c. 4, exp. 3/167/(722) en IHH-UABC, exp. 4.13, f. 31; Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Estadísticas de ferrocarriles y tranvías de concesión federal*, p. 25.

<sup>55</sup> Firma ilegible, secretario particular del Presidente de la República. "Informe", 9 de agosto de 1933, AGN, Ramo Presidentes: Abelardo L. Rodríguez, ex. 561.8/133 en IHH-UABC, exp. 6.8, f. 1.

<sup>56</sup> Kirchner,  *Baja California Railways*, p. 88.



Tren del Inter-California en la estación de Mexicali, ca. 1920. Fototeca del Instituto de Investigaciones Históricas de la UABC.

años veinte, los trenes estaban transportando ganado, cebada, malta, aceites, harina, cerveza y algodón en mayores cantidades. De hecho, el Inter-California transportaba más algodón del valle de Mexicali que del valle Imperial en 1925.<sup>57</sup> Con respecto al movimiento de pasajeros, casi

23,000 mexicanos viajaron en coches de segunda clase en 1929 comparado a 82,000 pasajeros norteamericanos, quienes viajaron en primera clase.<sup>58</sup> Así que los trenistas argumentaban que los trenes ya eran locales. Por ende, la ley sí aplicaba al Inter-California.

<sup>57</sup> "Informe que la Compañía del 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 1925", AGN, SCOP, exp. 272/61-3 en III-UABC, exp. 10.11, f. 26-43. Para una discusión del crecimiento económico de la región fronteriza en los años veinte, véase Abelardo L. Rodríguez, Memoria administrativa del gobierno del Distrito Norte de la Baja California, 1924-1927, México: Secretaría de Educación Pública y la Universidad Autónoma de Baja California, 1928, 1993, segunda edición, pp. 290-316; Kerig, El valle de Mexicali; Jorge Ramírez López, "Tecate Contemporáneo", pp. 571-573, en David Piñera Ramírez, coordinador, Panorama Histórico de Baja California, Mexicali: Universidad Autónoma de Baja California y Instituto de Investigaciones Históricas, 1983.

<sup>58</sup> "Informe anual de la Compañía del Ferrocarril Inter-California para la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, correspondiente al año terminado el 31 de diciembre 1929", AGN, SCOP, exp. 272/62-1 en III-UABC, exp. 10.20, f. 2-138.

Ante la intransigencia del gerente del Inter-California, un oficial de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas expresó la opinión que las autoridades no podrían hacer nada. Además se dudaba mucho que la compañía iba a cambiar sus políticas de contratación porque los trenistas norteamericanos pertenecían a las hermandades de conductores, maquinistas, fogoneros y garroteros que, según el oficial, todavía estaban "resentido[s] con nuestro ex ministro Limantour" a quien se debe "la nacionalización del personal de las líneas".<sup>59</sup> Pero puede ser también que la oposición del gerente reflejó las mismas políticas discriminatorias que limitaban la movilidad de los mexicano-americanos y los afro-americanos en la industria ferroviaria estadounidense. De hecho, las políticas de contratación del Sud-Pacífico en los Estados Unidos fueron particularmente notorias.<sup>60</sup> De igual manera que los afro-americanos y mexicano-americanos lucharon por la equidad de empleo en los centros

de trabajo norteamericano, los ferrocarrileros mexicanos lucharon por la mexicanización de la mano de obra en la industria bajacaliforniana.

No fue por nada que los líderes del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, que ya representaba los intereses de los obreros de la región en los años cuarenta, se quejaron de que todavía figuraran extranjeros en las nóminas de las líneas y de que los administradores "pasaron sobre la Ley Federal del Trabajo".<sup>61</sup> Por lo mismo, se recomendaron la nacionalización de las compañías para que los ferrocarrileros bajacalifornianos fueran "protegidos por nuestro Sindicato"<sup>62</sup> Mientras que habían pasado casi 40 años desde que los obreros lograron la mexicanización de la mano de obra en la paraestatal, los bajacalifornianos todavía enfrentaban políticas de contratación en un sistema ferroviario que, si bien contribuyó al desarrollo socioeconómico de la región transfronteriza, fue dominado por mano de obra calificada extranjera hasta los años cincuenta.

<sup>59</sup>Castrejón, secretario particular del Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, al Jefe del Departamento de Ferrocarriles, 16 de enero de 1936. AGN, SCOP, caja 11, exp. 272/55-1 en IIH-UABC exp. 9.20, f. 7-8.

<sup>60</sup> Para una discusión de las políticas de contratación en la industria ferroviaria norteamericana, véase Mario Barrera, *Race and Class in the Southwest. A Theory of Racial Inequality*, Notre Dame: University of Notre Dame Press, 1979, pp. 44, 84; Eric Arnesen, *Brotherhoods of Color. Black Railroad Workers and the Struggle for Equality*, Cambridge: Harvard University Press, 2001; Rodolfo Acuña, *Occupied America. A History of Chicanos*, New York: Harper & Row, 1988.

<sup>61</sup> Posada Solís, inspector federal del trabajo, al sub-secretario del Depto. de Inspección, 29 de abril de 1948, AGN, Ramo: Secretaría de Trabajo y Previsión Social, caja 995, exp. 5/131/299.

<sup>62</sup> Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, *Acuerdos tomados por la III Convención General Extraordinaria*, México: "La Impresora", 1947, p. 15.

## FUENTES

- Acuña, Rodolfo. *Occupied America. A History of Chicanos*. New York: Harper & Row, 1988.
- Alzati, Servando. *Historia de la mexicanización de los Ferrocarriles Nacionales de México*. México: Sin editorial, 1946.
- Ambrose, Stephen E. *Nothing Like it in the World: The Men Who Built the Transcontinental Railroad 1863-1869*. New York: Simon & Schuster, 2000.
- Anderson, Rodney. *Outcasts in Their Own Land: Mexican Industrial Workers, 1906-1911*. DeKalb, Nebraska: Northern Illinois University Press, 1976.
- Anónimo. "Yo soy rielero..." *Imágenes de identidad de los ferrocarrileros poblanos*. México: Secretaría de Educación Pública, 1988.
- Archivo del Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Autónoma de Baja California. Fondos: Departamento de Trabajo; Departamento Autónoma del Trabajo; Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Ramo de Presidentes: Abelardo L. Rodríguez.
- Archivo General de la Nación. Fondo: Secretaría de Trabajo y Previsión Social.
- Arnesen, Eric. *Brotherhoods of Color. Black Railroad Workers and the Struggle for Equality*. Cambridge, MASS: Harvard University Press, 2001.
- Barrera, Mario. *Race and Class in the Southwest. A Theory of Racial Inequality*. Notre Dame, Illinois: University of Notre Dame Press, 1979.
- Brown, Jonathan C. "Foreign and Native-Born Workers in Porfirian Mexico". *The American Historical Review* 98:3 (June 1993): 786-818.
- Castillo, María Eugenia. "El Ferrocarril San Diego-Arizona y el Ferrocarril Tijuana-Tecate: Un Corridor de Herencia Cultural Binacional". *Frontera Norte* 16:032 (julio-diciembre 2004): 113-141.
- Cerutti, Mario. *Proprietarios, empresarios y empresa en el Norte de México*. México: Siglo XXI, 2000.
- Coatsworth, John. *El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato: crecimiento contra desarrollo*. México: Ediciones Era, 1984.
- Cruz González, Norma del Carmen. "Tres ferrocarriles en Baja California", pp. 51-53. En Catalina Velásquez Morales, coordinadora. *Baja California: un presente con historia*. Tomo II. Mexicali, Baja California: Universidad Autónoma de Baja California y el Instituto de Investigaciones Históricas, 2002.
- Ebergenyi Magaloni, Ingrid. *Primera aproximación al estudio del sindicalismo ferrocarrilero en México, 1917-1936*. Cuadernos de Trabajo, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 1986. Manuscrito no publicado.
- Gómez Serrano, Jesús. *Agua Calientes en la historia 1786-1920*. Tomo II. Los embates de la modernidad. México: Gobierno del Estado de Agua Calientes y el Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1988.
- González, Luis. *Pueblo en vilo: microhistoria de San José de Gracia*. México: El Colegio de México, 1968.
- Hofsommer, Don L. *The Southern Pacific, 1901-1985*. College Station: Texas A & M University Press, 1986.
- Kerig, Dorothy P. *El valle de Mexicali y la Colorado River Land Company, 1902-1946*. Mexicali: Universidad Autónoma de Baja California, 2001.
- Kirchner, John. *Baja California Railways*. San Marino, CA: Golden West Books, 1988.
- Knight, Alan. *The Mexican Revolution. Volume I: Porfirians, liberals and peasants*. Cambridge, Inglaterra: Cambridge University Press, 1986.
- Kuntz Ficker, Sandra. *Empresa extranjera y mercado interno. El Ferrocarril Central Mexicano 1880-1907*. México: El Colegio de México, 1995.
- Leal, Juan Felipe. *Del mutualismo al sindicalismo en México, 1843-1910*. México: Ediciones El Caballito, 1991.
- Miller, Richard Ulric. "American Railroad Unions and the National Railways of Mexico: An Exercise in Nineteenth-Century Proletarian Manifest Destiny". *Labor History* 15:2 (Fall 1974): 239-260.
- Norton, Mary Beth et al. *A People and a Nation: A History of the United States, Volume 2 since 1865*. Boston y Nueva York: Houghton Mifflin Company, 2001.
- Orsi, Richard J. *Sunset Limited. The Southern Pacific Railroad and the Development of the American West 1850-1930*. Berkeley, CA: University of California Press, 2005.
- Ortiz Hernán, Sergio. *Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica. I. La luz de la locomotora*. México: Ferrocarriles Nacionales de México, 1987.
- \_\_\_\_\_. *La expropiación ferroviaria del presidente Cárdenas*. México: Ferrocarriles Nacionales de México, 1987.
- Parlee, Lorena M. "The Impact of United States Railroad Unions on Organized Labor and Government Policy in Mexico (1880-1911)". *Hispanic American Historical Review* 64:3 (August 1984): 443-475.
- Ramírez López, Jorge. "Tecate Contemporáneo", pp. 571-573. En David Piñera Ramírez, Coordinador. *Panorama Histórico de Baja California*. Mexicali: Universidad Autónoma de Baja California y Instituto de Investigaciones Históricas, 1983.
- Rodea, Marcelo N. *Historia del movimiento obrero ferrocarrilero en México (1890-1943)*. México: Sin editorial, 1944.
- Rodríguez, Abelardo L. *Memoria administrativa del gobierno del Distrito Norte de la Baja California, 1924-1927*. México: Secretaría de Educación Pública y la Universidad Autónoma de Baja California, 1928, 1993, segunda edición. Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Reglamento para Empleados de los Ferrocarriles Nacionales de México y Anexos (Administrados por el Gobierno). México: Sin editorial, 1925.
- Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. *Estadísticas de ferrocarriles y tranvías de concesión federal correspondiente al año terminado el 31 de diciembre de 1933*. México: Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1935.
- Shabot, Esther. *Los orígenes del sindicalismo ferrocarrilero*. México: Ediciones El Caballito, 1982.
- Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana. *Acuerdos tomados por la III Convención General Extraordinaria*. México: "La Impresora", 1947.
- Spielvogel, Jackson J. *Civilizaciones de Occidente*. Vol. B desde 1500. México: International Thomson Editores, 1999, Tercera Edición.