



EL COLEGIO DE SONORA

El Ferrocarril Sud Pacífico de México. Declive empresarial y confrontación laboral, 1908-1932

Tesis que para obtener el grado de Maestro en Ciencias Sociales con especialidad en
Estudios Históricos de Región y Frontera

Presenta

Jorge Fernando Beltrán Juárez

Director de tesis:

Dra. Ana Luz Ramírez Zavala

Hermosillo, Sonora

15 de enero de 2018

A Soledad, mi madre +

A mi familia, lo más importante

Agradecimientos

Realizar estudios de posgrado requiere la combinación de dos factores. El primero, una institución que cobije al alumno, y en segundo, de personas que lo hagan posible. Por ello agradezco a El Colegio de Sonora la oportunidad de abrirme sus puertas para realizar los estudios de maestría. Particularmente a la línea de Estudios Históricos de Región y Frontera. Aunque sin duda, sin el estímulo económico de Conacyt la aventura hubiese sido infranqueable.

Tengo gratitud especial con la Doctora Ana Luz, por darme la posibilidad de trabajar con ella, su paciencia, comentarios puntuales, y el trabajo constante permitieron que hoy a esta investigación se le coloquen puntos suspensivos. También agradezco su calidez, que sumada a la de la Dra. Isabel Grijalva y del Dr. Ignacio Almada hicieron posible comenzar con el pie derecho. En la enseñanza dentro de las aulas merecen mención la Dra. Esther Padilla, la Dra. María del Valle, la Dra. Zulema Trejo, y el Dr. Marcos Medina, por permitirme explorar algunos ejes teóricos, así como los grandes temas del noroeste.

Al personal de El Colegio de Sonora. Especialmente a Rosario, Karhol y Yael, encargadas de biblioteca, porque sin su ayuda la búsqueda del material hubiese sido una tarea menos sencilla. Por su puesto no pueden faltar las personas que habitan Garmendia, pues su presencia hace de ese espacio una cómoda morada.

Alguna vez leí, y coincido, que “la vida del historiador es una aventura harto solitaria” salvo por la convivencia. Por ello agradezco a mis compañeros de generación, puesto que en la cotidianidad de las aulas no deje de aprender de ellos, en lo personal y lo

académico. Especialmente a Santos Tapia por la hospitalidad y las invitaciones para romper la monotonía. A Pedro Chong por abrirme las puertas de su casa, la sinceridad y los recorridos al sur sonoreense. Sin duda, grandes amigos.

En la línea de historia quisiera reconocer a mis compañeros por las enseñanzas, la retroalimentación y la convivencia en las clases y seminarios, especialmente a Delia Piña, Agustín Bartolini, Carlos Chacón y Carlos Piña. A David Tánori por recibirme en los días de mi llegada, así como por explicarme el microcosmo hermosillense. La convivencia dentro y fuera de El Colegio hizo que la soledad y lo agreste del desierto se volvieran más llevaderas.

Un agradecimiento especial es para el Doctor Luis Anaya, por su lectura atenta y los comentarios puntuales del borrador de este trabajo. Aunque no menos importante fue su motivación y confianza para que, quien hoy escribes estas líneas, continuara los estudios en aquel momento difícil, así como por las charlas sobre el oficio de historiar, pero sobre todo por la amistad.

Por último, de los vientos del norte llegó alguien especial, gracias YP por las charlas, los pasos y las historias compartidas.

Reconozco que por la premura con la que redacto estas líneas dejo sin mencionar a personas que han sido parte sustancial de esta travesía, aunque no por ello se vuelven menos importantes. De los errores u omisiones soy el único responsable.

Casa Garmendia, Hermosillo, Sonora

Contenido

Introducción.....	7
Capítulo 1	16
Marco teórico metodológico.....	16
1.1 Marco teórico	16
1.2 Metodología	25
Capítulo 2	27
Contexto Histórico.....	27
2.1 Balance del movimiento laboral de los trabajadores del riel en México	27
2.1.1 Las primeras formas de organización en el porfiriato.....	28
2.1.2 La etapa revolucionaria y posrevolucionaria	35
2.1.3 El movimiento obrero. Estado, capital y trabajo en pugna	42
2.1.4 La crisis y el cardenismo.....	48
2.2 Los ferrocarriles en México.....	56
2.2.1 Historia de la compañía Sud Pacífico de México. De los albores al ocaso.....	57
2.2.2 El Ferrocarril Sud Pacífico. Bosquejo de sus problemáticas como compañía	66
Anotaciones finales.....	76
Capítulo 3	78
El Ferrocarril Sud Pacífico de México visto desde adentro. Una introspección a su estructura y sus problemáticas	78
3.1 La mesa directiva y sus cambios.....	79
3.2 El problema de la deuda.....	93
3.3 La empresa y su infraestructura	105

3.4 Ingresos, gastos por transportación, y coeficientes de explotación	119
3.5 Los trabajadores de la compañía, un nuevo problema.....	136
Anotaciones finales.....	147
Capítulo 4	150
Los trabajadores del Sud Pacífico. Una historia problemática y dos movimientos coyunturales: 1927 y 1932.....	150
4.1 Conflictos previos entre trabajadores y empresa	151
4.2 La huelga de 1926. Un preámbulo de la primera gran huelga	160
4.3 El conflicto en Sonora, 1926.....	163
4.4 La huelga de 1927. El primer gran conflicto	166
4.5 El Movimiento laboral de 1932. El segundo gran conflicto	182
4.6 Movimientos obreros posteriores. Un estudio pendiente.....	199
Anotaciones finales.....	202
Conclusiones generales.....	206
Referencias	212
Archivos y bibliotecas consultadas.....	212
Periódicos.....	212
Bibliografía	212

Introducción

El presente trabajo es un estudio de la compañía privada del Ferrocarril Sud Pacífico de México, abarcando el espacio temporal de 1908 a 1932. El objetivo es indagar los problemas que enfrentó la citada empresa durante la primera mitad de su vida, puesto que para 1951 fue adquirida por el gobierno mexicano. Para cumplir el cometido, se analizan dos aspectos: el administrativo y el laboral. El enfoque administrativo se retoma para exponer las dificultades que tuvo la empresa en su contexto: deuda consolidada, revolución, depreciación de la propiedad, baja rentabilidad, entre otros. Posteriormente nos centramos en estudiar el problema laboral de la compañía, ya que consideramos que, si bien fue uno de los varios conflictos que tuvo que sortear la empresa, se volvió un factor de consideración que obstaculizó la búsqueda de eficiencia. En este sentido el trabajo se encamina a dibujar un horizonte que permita responder cuáles fueron las dificultades que le impidieron operar con rentabilidad y que marcaron su declive.

La importancia del estudio se encuentra en que no hay un trabajo que aborde y puntualice las dificultades que enfrentó el Sud Pacífico a lo largo de sus años de servicio. Mucho menos existe un trabajo que entretaja el problema laboral a esas dificultades, generalmente las disputas obreras han sido analizadas desde un enfoque reivindicativo. Dando cuenta de lo anterior podemos revisar los principales autores y puntos de análisis con que se ha tratado el tema ferroviario en general y del Sud Pacífico, así como la perspectiva laboral.

En este sentido, y como ejemplo de los trabajos pioneros en México sobre la temática ferroviaria, puede señalarse el estudio de Sergio Ortiz Hernán (1974). En su obra

presenta una exposición general de la vida del ferrocarril en México, desde el inicio de su vida independiente hasta la posrevolución, destacando: estadísticas sobre equipo, inversiones, concesiones, deuda pública, y la nacionalización, entre otras cosas. Por lo que el trabajo se puede considerar una biografía del ferrocarril que da pauta para obtener una visión de lo que fue este sistema de transporte y su engranaje. Sin embargo, no fue hasta que se retomó el trabajo de John Coatsworth (1976) sobre el impacto de los ferrocarriles que se propuso una perspectiva “novedosa” para la investigación académica, al retomar el enfoque de los *eslabonamientos* aplicado a los estudios norteamericanos -como se verá más adelante-. Por lo que se puede señalar este trabajo como coyuntural para el incremento de la producción historiográfica, sobre todo regional, a partir de la década de 1980.

Siguiendo con lo anterior, y retomando a Coatsworth, es obligatorio destacar la investigación de Sandra Kuntz (1995) no sólo por aplicar en su investigación sobre el Ferrocarril Central la propuesta de los *eslabonamientos*, sino porque es quizá quien mejor articula y expone los enfoques teóricos con los que se ha trabajado el asunto en América Latina.¹ La revisión y comprensión de estos marcos permite entender como se ha guiado la investigación y la escritura en los países del continente, y particularmente en México.

En este sentido, Kuntz menciona que la interpretación convencional sobre el ferrocarril en los países avanzados, como Estados Unidos, hasta mediados del siglo XX se centró en el proceso de transición que este medio de transporte significó hacia el crecimiento económico moderno, siendo el autor más importante de esta interpretación Walter Rostow. Él planteaba que el ferrocarril influyó como industria para el despegue

¹ Sandra Kuntz en diversos trabajos esboza los enfoques de análisis que se han explorado en América Latina, sin embargo, el trabajo que mejor sistematiza estas perspectivas de análisis es la obra que recientemente coordinó (2015).

económico mediante la demanda de bienes de producción, así como proveedor de servicios de transporte, lo que Albert Hirschman denominó: *eslabonamientos hacia atrás*, y *eslabonamientos hacia adelante*.² Sin embargo, la historia económica norteamericana a través de la incorporación de técnicas econométricas puso en cuestionamiento esta teoría mediante el análisis de la reducción de los costos de transporte. El ejercicio consistió en comparar los ahorros producidos por el ferrocarril y el medio de transporte más eficiente que existiera en el contexto antes de que llegara el tren, esto por un lapso de un año. Las conclusiones para el caso norteamericano sostenidas por Robert Fogel y Albert Fishlow demostraron que el impacto del ferrocarril en los Estados Unidos fue más bien modesto (Kuntz 2015, 32-34).

En el caso latinoamericano el enfoque predominante había sido el de la *teoría de la dependencia*. Éste sostiene que los ferrocarriles en estos países fueron construidos para facilitar la vinculación de las economías latinoamericanas con el mercado mundial, siendo su función esencial el aprovisionamiento de materias primas a los países avanzados. Sin embargo, el matiz a esta teoría comenzó con la aplicación del enfoque de los *eslabonamientos*, sobre todo los *eslabonamientos hacia adelante*, lo que explica que gran porcentaje de la bibliografía ferroviaria en México de cuenta de cómo este medio de transporte transformó el espacio geográfico: urbano y rural; la estructura social, cultural, y

² La teoría de los eslabonamientos propone que la introducción de una actividad industrial, en este caso el ferrocarril, tiene dos efectos. El primero, el de los *eslabonamientos hacia atrás*, se debe entender como la demanda de bienes y servicios que requiere dicha actividad industrial. En el caso del ferrocarril, se refiere a la producción de las materias primas necesarias para la producción del material rodante y las instalaciones. En el segundo caso, el del *eslabonamiento hacia adelante*, se refiere a la repercusión que genera determinada industria para la creación de otras, así como de diversas actividades económicas. Por ejemplo, el ferrocarril propició el desarrollo de regiones agrícolas, creó nuevos centros poblacionales, impulsó la creación de centros mineros, y fomentó el turismo, entre otras.

los espacios geoeconómicos del país. Como ejemplo del amplio uso de este enfoque pueden consultarse trabajos de corte regional.

Seguidamente, Kuntz señala que el tema de la *rentabilidad* de las empresas es una veta de investigación a explorar. El motivo se debe a que las empresas ferroviarias se enfrentaron a diversas problemáticas que obstaculizaron su buen funcionamiento. Estas complicaciones se pueden identificar en el nacimiento y vida del ferrocarril. La primera de ellas se observa en la génesis de la construcción de las líneas con el llamado desarrollismo, el cual consistió en la construcción de líneas férreas en determinadas zonas con el fin de detonar y desarrollar la actividad económica. Aunque, en numerosas ocasiones dichas demarcaciones no tuvieron capacidad de respuesta, por lo que considerables líneas tuvieron baja o nula rentabilidad. Otro de los problemas de las compañías fue la sobrecapitalización de las líneas: “que afectó a muchas empresas en México, o con la depreciación de la moneda, que incidió gravemente en la rentabilidad de todo el sector ferroviario en este país” (2015, 46).

Siguiendo con el tema de la rentabilidad y las nuevas temáticas, se pueden considerar los trabajos que abordan los problemas internos y externos de los ferrocarriles. En este sentido es pertinente retomar el trabajo de Arturo Grunstein (1999) sobre la mexicanización de los ferrocarriles en el porfiriato, proceso crucial para comprender la formación de los Ferrocarriles Nacionales de México, las dificultades de las empresas privadas, y quizá los albores de las políticas nacionalistas.

El mismo Grunstein (2008) ha abordado para la década de 1920 el tema de la reorganización ferroviaria bajo dos duplas administrativas: la de Alberto J. Pani y Mariano

Cabrera, así como la de Luis Montes de Oca y Javier Sánchez Mejorada. Este proceso de reestructuración tenía como objetivo sanear las finanzas de la compañía de los Ferrocarriles Nacionales, siendo dos de estas problemáticas a resolver: el exceso de personal y los elevados salarios.

Otra de las vetas que se ha comenzado a explorar recientemente en la investigación es la de la tecnología, siendo Guillermo Guajardo el investigador más acucioso (2010). Él a través de su investigación coloca en relieve el desfase tecnológico de los ferrocarriles y el trabajador mexicano, argumentando que la ausencia de educación técnica en el país durante el gobierno porfiriano dificultó y perjudicó el funcionamiento de los ferrocarriles durante y después de la revolución debido a la incapacidad técnica de los nuevos trabajadores.

En este sentido y sintetizando, una vez que se han expuesto los enfoques teóricos y las nuevas propuestas, se puede aludir la tesis doctoral de Arturo Valencia (2015), en la cual logra compendiar estos y otros factores (como el sindicalismo) que condicionaron y resultaron perjudiciales para el buen funcionamiento y la permanencia de los Ferrocarriles Nacionales, lo que los llevó a la bancarrota.

Por otra parte, centrándonos en nuestro objeto de investigación, podemos mencionar que la bibliografía existente sobre el Ferrocarril Sud Pacífico es, relativamente, rica pero acotada a temas regionales o enfocada en los eslabonamientos. Para el caso de Sonora, el investigador que más acuciosamente ha trabajado el tema es Juan José Gracida Romo (2001; 2014),³ cuyos trabajos sobre el ferrocarril de Sonora, posteriormente llamado Sud

³ Si bien sólo se hace referencia a dos trabajos de Gracida, es necesario mencionar que su obra es vasta, componiéndose de ponencias, artículos, capítulos de libros, y libros. Este material abarca desde la llegada del Ferrocarril a Sonora hasta la crisis de 1929.

Pacífico, se centran en los *eslabonamientos hacia adelante*, debido a que se concentran en explorar y analizar cómo este medio de transporte conformó y modificó los espacios geoeconómicos mediante la transformación de las rutas comerciales, concluyendo que los ferrocarriles fueron fundamentales para la integración de los mercados locales y el cambio en la dinámica social.

En este mismo tenor se encuentra el trabajo de Alberto Lamas Lizárraga (1995), cuyo objetivo es observar cuales fueron las principales repercusiones de orden económico y social que produjo el Sud Pacífico, en su caso para Sinaloa. Bajo este mismo enfoque se pueden encontrar trabajos que se centran en evocar las repercusiones que esta vía de comunicación produjo en lugares específicos, estudiando cuestiones de mercado, desarrollo, crecimiento, desplazamientos demográficos, entre otras temáticas.⁴

Pasando a la temática laboral, podemos referir que, para el caso mexicano, la producción ha sido abundante, sin embargo, generalmente esta bibliografía adopta la lucha de clase contra el Estado o el patrón como eje de estudio. Ilustrando lo anterior pueden revisarse los trabajos de Marcelo N. Rodea, Antonio Alonso, Arnaldo Córdoba, Maximino Ortega, Marjorie Ruth Clark, o Samuel León.⁵ Sin embargo, la contraparte de estas

⁴ Mario Cuevas (1989) en su índice sobre los simposios presenta algunos trabajos referentes a ferrocarriles, como lo son el de: Escobosa Gámez, Gilberto: “El ferrocarril del pacífico”. I. 271-285. Flores García, Silvia Raquel: “La importancia del ferrocarril en la fundación de Nogales. 1880-1884”. VIII. 180-197. Uribe García, Jesús Félix: “El desarrollo de las comunicaciones y la influencia norteamericana. 1857-1865”. VIII. 154-165. Uribe García, Jesús F. “El ferrocarril de Sonora y la explotación de recursos naturales.” X. 283-289. Zamora Ramos, Epifanio: “Comentarios sobre ferrocarriles, primer ferrocarril en Sonora y Ferrocarril del Pacífico”. V. 101-113. Zamora Ramos, Epifanio: “Ferrocarril Sonora-Baja California”. VI. 432-442. Zamora Ramos, Epifanio: “Historia del ferrocarril Chihuahua-Pacífico” VIII. 301-317. Estos trabajos si bien son importantes para la historiografía, se inscriben en el ámbito regional y en el enfoque de los eslabonamientos, como ya se señaló. Por otra parte, se puede destacar el trabajo de Daniel Lewis, *Iron Horse imperialism the Southern Pacific of Mexico, 1880-1951*; o para el caso norteamericano y en un periodo previo el trabajo de Richard Frost, *The railroad and the Pueblo Indians*.

⁵ Véase: Marcelo N. Rodea, *Historia del movimiento obrero ferrocarrilero en México, 1890-1943*, México, 1944. Alonso, Antonio. *El movimiento ferrocarrilero en México 1958-1959: De la conciliación a la lucha de*

investigaciones se encuentra en el balance historiográfico que realiza Ingrid Ebergenyi (1989-1990).⁶ Su objetivo es exponer y registrar obras que abordan los conflictos laborales en los ferrocarriles, lo que ella denomina el “desastre ferrocarrilero”, incluyendo las problemáticas de lo que también nombra como “los pecados originales de los ferrocarriles mexicanos”. El enfoque que lo hace distinto al de los autores ya mencionados, es que atribuye un papel importante a los obreros en el desempeño de las empresas, lo que lo vuelve una invitación a revisar el papel que jugaron los trabajadores en esa confrontación.

En el caso de la problemática laboral en el Sud Pacífico la bibliográfica es escasa. El tema sólo ha sido abordado parcialmente, y esto lo han hecho investigadores norteamericanos, pues han sido los que han mostrado mayor interés. En este sentido se puede citar el texto de la investigadora Christine Ann Berkowitz (2009), quien a lo largo de su trabajo expone la relación de los trabajadores radicados en Estados Unidos y los asentados en México, ambos del Sud Pacífico, para identificar las posibles influencias que generaron los primeros sobre los segundos para dar comienzo a su proceso de organización sindical y posicionamiento ante la compañía mediante las demandas salariales.

Siguiendo con lo anterior, aunque para la década de los veinte y treinta, se encuentra el trabajo de Robert A. Trennert (1966). Él pone énfasis en los problemas laborales, sobre todo a partir de las crisis de 1929, periodo en que la empresa al realizar un balance de sus finanzas hizo recorte de personal y disminuyó los salarios, sugiriendo que la relación a

clases. México, ERA, 1972. Córdoba, Arnaldo, *La clase obrera en la historia de México. En una época de crisis (1928-1934)*, 4ª ed., 9 t., México, Siglo XXI/UNAM Instituto de Investigaciones Sociales, 1986. Ortega, Maximino, *Bosquejo de la historia del movimiento ferrocarrilero (1890-1973)*, México, UNAM Facultad de Ciencias Políticas, 1979. Ruth Clark, Marjorie, *La organización obrera en México*, trad., Isabel Vericat, México, ERA, 1979. León, Samuel e Ignacio Marván, *La clase obrera en la historia de México en el cardenismo (1934-1940)*, 10 t., Siglo XXI/UNAM Instituto de Investigaciones Sociales, 1985.

⁶ Cabe señalar que además de citar bibliografía referente al tema, la autora refiere hemerografía y archivos para reconstruir la historia obrera.

partir de esa etapa se volvió espinosa entre la compañía y los trabajadores, hostilidad que se mantuvo vigente hasta la venta de la compañía a los nacionales en 1951.

Una última investigación que sigue la relación entre el Sud Pacífico y los trabajadores es la de Lewis (1997). Aunque no es su objetivo central, en ella el autor plantea interrogantes generales sobre los trabajadores, como: cuál era la composición general de la mano de obra, cómo fue la relación de los trabajadores mexicanos y extranjeros, entre otras. Además de ello se detiene en la huelga de 1927 y 1932, sin embargo, su orientación para explicar los conflictos parte del enfoque nacionalista, es decir, sugiere que la huelgas, además de las disposiciones federales dictadas desde 1880 a 1951 se hicieron desde un marco político y jurídico nacionalista que afectó a la empresa.

Finalmente, para cumplir el propósito de esta investigación el trabajo está dividido en cuatro capítulos. El primero de ellos es el marco teórico metodológico, donde se señalan las categorías analíticas que guiaran la investigación, resaltando la posición estratégica de Womack, y los coeficientes de explotación. De igual forma se da cuenta de los archivos que se consultaron para la elaboración del trabajo.

El segundo es el del contexto histórico. Este capítulo está dividido en dos bloques: el de los trabajadores y el de la historia de la empresa. En el primero se realiza un balance del movimiento laboral de los trabajadores del riel en México, sus formas de organización en el porfiriato, la revolución y la posrevolución. Asimismo, se expone la relación de los trabajadores, el capital y el Estado durante la década de los veinte, y finalmente se muestra la situación de los obreros ferroviarios en la gran crisis y el ascenso del cardenismo. En la parte de la empresa se hace un recorrido de larga data sobre el origen del Ferrocarril Sud

Pacífico hasta su venta al gobierno mexicano. De igual forma se hace un bosquejo de sus problemáticas como compañía a partir de fuentes secundarias.

En el tercer capítulo se hace un balance de la parte administrativa de la empresa y sus problemáticas. Este apartado está dividido en cinco secciones. En la primera se analizan los cambios importantes de la mesa directiva, así como sus principales retos. En la segunda se aborda el gran problema de la deuda. En la tercera se expone la infraestructura de la empresa, particularmente el kilometraje de vía. En la cuarta se aborda el tema de los ingresos y los gastos por transportación, de los cuales se hace un balance mediante los coeficientes de explotación para observar la rentabilidad de la empresa. En la quinta se hace un acercamiento a los trabajadores del Sud Pacífico y su estructura, con el objetivo de desarrollar en el siguiente capítulo la forma en la que plantearon las dos huelgas estudiadas.

En el cuarto y último capítulo, se aborda la relación de los trabajadores y la empresa a través de sus conflictos, particularmente con las huelgas de 1927 y 1932, sin embargo, para analizar estos dos movimientos el capítulo está dividido en seis apartados. La primera parte señala conflictos previos entre trabajadores y empresas. El segundo refiere la huelga de 1926 acontecida en los Ferrocarriles Nacionales como un momento coyuntural. En el tercero se señala la disputa de los trabajadores del Sud Pacífico en 1926. En el cuarto se analiza la huelga de 1927, observándose el posicionamiento de los trabajadores ante la empresa. En el quinto apartado se estudia la huelga de 1932. Y por último se esbozan algunos movimientos obreros en la misma compañía referidos en otras investigaciones para mostrar la importancia que habían adquirido los movimientos obreros en esta empresa. Por último, se señalan conclusiones generales que enfatizan en el ocaso de la empresa.

Capítulo 1

Marco teórico metodológico

1.1 Marco teórico

Hasta hace un par de siglos la historia aún se enfocaba en hacer apologías de los grandes hombres, como lo hizo Thomas Carlyle (1972). Sin embargo, paralelamente, se comenzó a centrar el interés en “los de abajo”, particularmente señala Hobsbawm, a partir del siglo dieciocho con los movimientos de masas como: la revolución francesa y el jacobinismo, al cual se revivificó con el socialismo, la ilustración y el marxismo, dando paso a una importante corriente historiográfica francesa. La reivindicación por indagar a esos que denominaron “los de abajo” incluyó a la clase trabajadora cuando el sector industrial pasó de sus albores a un desarrollo exponencial, donde se incluyeron a los trabajadores textiles, siderúrgicos y, naturalmente, a los de los transportes. Aunque no fue sino hasta el incremento del movimiento obrero que los marxistas le colocaron mayor interés, enfocándose en estudiar su origen y desarrollo (2004, 207).

Con el auge del marxismo la temática de la clase obrera a lo largo de los siglos diecinueve y, quizá en mayor medida, el veinte fue muy socorrido. En este lapso temporal se pasó de discutir la formación y la lucha obrera, a ampliar el abanico de temas estudiados y a estudiar. Sin embargo, antes de esta diversificación se redundó en algunas temáticas, de ello da cuenta John Womack al señalar que los libros de obreros industriales después de 1880 siguieron con temas clásicos como la organización de clase, la huelga y el comunismo, sólo que ajustados a los contextos de estudio, lo que implicaba que se estudiara: “la cultura, en cómo actuaban los obreros en sus comunidades y vecindarios, en las huelgas, levantamientos, festividades y bares, relaciones amorosas, pleitos, protestas,

familias, camarillas, clubes, logias o iglesias, rituales jerárquicos, de defensa y solidaridad” (2007, 17). Posterior, y muy recientemente el incremento de esta diversidad temática sucedió sobre todo en la década de los ochenta del siglo veinte, como lo indica el mismo Womack: “cualquier pobre diablo con cierta conciencia cultural o profesional sabe que en los últimos veinte años los temas históricos candentes en la civilización occidental han sido la raza, el género, lo étnico, el sexo, los héroes y ahora, finalmente [...] ‘uno mismo’” (2007, 29), categorías que sin duda han sido retomadas para el estudio de la clase obrera.

Esta evolución temática, que como ya se señaló ha pasado de ser una historia obrera a una historia social y cultural, parece sugerir que el camino de los nuevos estudios debe ser el de los temas novedosos debido a que la vigencia de la historia obrera ha caducado como resultado de la crisis a la ideología marxista. No obstante, la pertinencia de hacer una revisión a la historia obrera se encuentra en el contexto actual, donde el capital y las reformas legislativas han desarticulado o vuelto vulnerable a los trabajadores y los sindicatos. De ahí que sea importante estudiar a los obreros industriales y su relación con “cuestiones económicas, los sistemas sociales, la tecnología y los sistemas de trabajo” como en su momento lo esbozó Hobsbawm (2004), lo que permitirá alejar al lector de una historia ya usual, aunque también es importante mencionar que la intención tampoco es reconstruir una historia de la lucha de clases. El objetivo es estudiar las demandas laborales de los trabajadores del Ferrocarril Sud Pacífico de México y la postura de la empresa. Para encausar la investigación, inscrita en la historiografía obrera y la historia de las empresas⁷,

⁷ En este trabajo es pertinente señalar que se entiende por historia de empresa. En este sentido, Marichal sugiere que la historia empresarial y la historia de empresas son distintas, aunque complementarias. La primera se ocupa de estudiar a los empresarios, mientras que la segunda se ocupa de los cambios organizativos, entre otras cosas. Sin embargo, ambas, están sujetas a la historia económica, por lo que pretenden utilizar sus herramientas de análisis. En María Eugenia Romero Ibarra (2003), *La historia empresarial*, p. 815.

y lograr el cometido se retomarán algunas categorías de análisis como: posición estratégica de Womack, así como las subcategorías huelga y estrategia; ferrocarril y una subcategoría correspondiente, coeficiente de explotación.

Womack (2007) en su trabajo se plantea una pregunta: ¿qué es lo que hace que una posición de trabajo en una industria sea estratégica? Para responder a esta interrogante realiza una minuciosa y extensa revisión bibliográfica que incluye a autores clásicos y contemporáneos sobre el tema, como E. P. Thompson, David Brody, Eric Hobsbawm, Cyril Soffer, David Montgomery, y John Dunlop.

Este último autor, indica Womack, aportó el concepto clave para entender el trabajo industrial, mientras que los textos que versan sobre historia obrera sólo dieron atisbos de lo que era una posición estratégica. En este sentido Dunlop, concibió la posición estratégica como: “[... cualquiera] que les permitiera a algunos obreros detener la producción de muchos otros, ya sea dentro de una compañía o en toda una economía [...]” (2007, 50).⁸ Sin embargo señala Womack que usar este concepto para estudiar un movimiento obrero tiene dos fines. El primero es detectar el conocimiento consiente de las posiciones estratégicas en determinado movimiento obrero, ya que de no conocer dichas posiciones no puede haber estrategia para dirigir o canalizar dicho movimiento. Esto permite determinar si en los procesos históricos los trabajadores “[...] percibían o no sus oportunidades y si hacían o no todo lo que podían con ellas, y poder explicar, finalmente, por qué hacían cuanto hacían, ni más ni menos” (Ibíd., 50-51). Aunque el fin esencial es demostrar que añadir este concepto a los conflictos industriales modernos les dota de un nuevo sentido, el

⁸ Es pertinente aclarar que el concepto de Posición estratégica expuesto por Womack se enfoca en la revisión de bibliografía centrada en Europa, Rusia, y Estados Unidos. Por lo que la posición estratégica está pensada en un contexto internacional y nacional, dejando de lado el análisis dentro de las industrias. Para las pretensiones de este trabajo el concepto será retomado para analizar un contexto regional y nacional.

del trabajo al develar la “*fuera* especial que es la mano de obra en acción colectiva” (Ibíd., 51).⁹ En resumen, la posición estratégica no depende tanto de la calificación técnica, como si de la posición en la producción, ya que pueden detener a otros obreros sin importar que estos últimos cuenten con mayor grado de preparación.¹⁰

Con lo anterior, es importante exponer que la posición estratégica no sólo se circunscribe al proceso del trabajo sino también a los movimientos laborales, por lo que no se debe relegar que existen factores externos que afectan los procesos de organización obrera a favor o en contra. En este sentido, y como primer ejemplo, la posición industrial y técnica se vuelve más importante en los contextos donde existen irregularidades legales o lagunas jurídicas, por lo que la posición estratégica se convierte en la única arma para hacer frente a las compañías particulares o a los gobiernos. Como segundo ejemplo, la posición industrial estratégica desempeña dos papeles, dependiendo del contexto. Por una parte, se vuelve una herramienta eficiente y muy usada contra gobiernos débiles, como parece ser fue el caso mexicano, mientras que a su vez puede ser la única vía para levantar la voz frente a un Estado autoritario (Womack 2007, 71-73).

Por otra parte, es necesario resaltar el principal conducto del que hicieron uso los trabajadores para conquistar sus demandas: *la huelga*. Ella, señala Womack, se ha concebido de distintas formas, destacando cuatro. La primera, de apreciación militar en la que existen dos bandos, el de los patrones y el de los trabajadores, y cuya arma central es la

⁹ *Fuerza* ha sido colocada en cursiva porque es importante exponer la connotación que le otorga Womack, al sugerir que la fuerza del trabajador no sólo se refleja en su acción productiva para la empresa en la que trabaja, sino también puede ser atendida en su acción negativa o destructiva al analizar las pérdidas que ocasiona a la compañía al no laborar (2007, 51).

¹⁰ Sin embargo, esa posición estratégica debe estar encaminada por la capacidad de agencia. Thompson había planteado un concepto similar: la subjetividad, la agencia y la agentividad (2007, 37), línea que fue seguida por los estudiantes para realizar estudios de los trabajadores. En tanto que Thompson concibe la agencia como, “la agencia de los trabajadores, el grado al que contribuyeron mediante esfuerzos conscientes a la construcción de la historia” (Thompson en Womack 2007, 220).

huelga, al grado de que se denominó “guerra industrial” a las huelgas suscitadas en Gran Bretaña durante 1860. La segunda, perteneciente a los Marshall, no la conciben como una estrategia, sostienen que el propósito de un ejército no es hacer la guerra sino mantener la paz, por lo que realizar una huelga debe concebirse como un fracaso más que un logro. La tercera, de Edgeworth, bajo el enfoque de la competencia económica sostiene que los acuerdos se conquistan mediante regateos, planes contumaces o por la fuerza, por lo que ésta se convierte en un canal. La cuarta, bajo la perspectiva del estancamiento industrial, sostiene que las huelgas, sobre todo prolongadas, se consideran una traición social a la economía al afectar los sectores productivos. Sin embargo, en los economistas norteamericanos, particularmente Taussig, sugirió que la organización industrial en grandes dimensiones es semi-militar debido a que las tasas salariales se encuentran siempre en disputa, de ahí que exista un margen de maniobra, por lo que: “la fábrica cerrada era ‘un arma poderosa’, especialmente en ‘una industria de importancia crucial para el público’” (Womack 59, 63).

Con lo anterior y a pesar de las distintas apreciaciones, la huelga se convierte en un arma de los trabajadores para pelear por sus demandas, pero este movimiento debe ser organizado bajo un plan de corto, mediano y largo alcance en el que los trabajadores estén conscientes del lugar en el que se encuentran, de sus peticiones, del conducto que utilizaran para obtenerlas y las repercusiones que estas irán generando, ya sean negativas o positivas, lo que se puede definir como *estrategia*. De este conocimiento señala Womack varios ejemplos, siendo uno de ellos el del condicionamiento al sistema económico alemán a principios del siglo veinte, cuando los trabajadores determinaron que al encontrarse en un Estado centralizado la clave para paralizar el sistema de producción y el político se

encontraba en el sistema de transporte ferroviario, ya que implicaría la desarticulación de la burguesía alemana y la seguridad del Reich (2007, 102).¹¹

Sin embargo, de las huelgas también se debe reflexionar sobre sus motivaciones, ya que, por ejemplo, para el caso mexicano se puede pensar que éstas pudieron tener como fin último mejoras salariales o fines políticos, o ambos. No obstante, y a pesar de que se han señalado ya algunas de sus características, existe una tipología más amplia, como las que Henriette Roland-Holst realizó para el caso alemán, destacando cuatro tipos: la generalizada por simpatía, la huelga general económica y social, la huelga económica de importancia política, y la huelga política de masas (Womack 2007, 105), aunque al parecer todas ellas interrelacionadas. Para el caso mexicano esta interrelación quizá encuentre su convergencia en la filiación política, sobre todo a partir del periodo posrevolucionario. Aunque hay que destacar que las huelgas también se pueden catalogar en un abanico más amplio y al parecer más entendible, como el expuesto en la estrategia de huelga de la Internacional Roja, que al ser organizadas por el sindicato pudieron ser: ofensivas, defensivas, solidarias, de intervalos, locales, regionales, industriales, generales, internacionales, económicas y políticas (Ibíd., 150). Quizá en esta última clasificación se puede identificar el caso mexicano con mayor facilidad.

Castellanos, señala que las huelgas, para el caso argentino, se definían como “toda acción completa del trabajo organizada por los obreros contra la patronal con el objeto de

¹¹ Womack a lo largo de su libro refiere una serie de movimientos obreros que se construyeron en base a la estrategia, y quizá el mejor expuesto sea el de la United Auto Workers y la unión de trabajadores automotrices y aeronáuticos de Estados Unidos contra General Motors, del 30 de diciembre de 1936 al 11 de febrero de 1937, que es estudiado por Dunlop (en Womack 2007, 52-56). Cuando se señala la estrategia, se hace referencia a la planeación de los trabajadores para seleccionar la fecha en la que comenzaría la huelga, la posición laboral estratégica en la cual daría inicio, los sectores que se verían obligados a detener sus actividades como resultado del paro de labores de la posición estratégica, el tiempo que duraría, entre otros factores que se tuvieron en cuenta.

obtener mejoras en sus condiciones laborales” (Castellanos en Portelli 2014, 369). Sin embargo, la huelga tenía sus límites, ésta a pesar de ser un derecho se enmarcaba en un cuadro jurídico que condicionaba que fuera legal o ilegal. Para considerarse ilegal tenía que volverse violenta y perjudicar a terceros, por lo que podía ser castigada con la acción política (Figuroa en Portelli, 2014, 369). Sin embargo, a pesar de considerarse legal o ilegal llegó a convertirse en un problema mayúsculo, debido a que no sólo alteraba la paz social, sino obstruía el desarrollo de las actividades económicas (Castellanos en Portelli 2014, 369). De esta caracterización, cabe destacar la intervención del Estado en la regulación del capital y el trabajo, situación que no fue ajena al caso mexicano.

Por último, es importante señalar que la posición estratégica no se encuentra sólo en los trabajadores, también se debe pensar en la contraparte, es decir, en el Estado o las empresas privadas, puesto que ante las exigencias de los trabajadores muchas veces canalizadas a través de las huelgas, éstos crearon sus propias estrategias para hacer frente a las problemáticas laborales. En el caso que ocupa este trabajo, considerar la postura de la empresa Sud Pacífico ayudara a responder las siguientes interrogantes: ¿Qué veía el Consejo de Administración ante las demandas laborales? y ¿cuál fue su respuesta?

Continuando con lo anterior, una segunda categoría que es imprescindible para el trabajo es la del ferrocarril. Cabe señalar que, si bien su uso ha sido recurrente en la literatura, éste se enmarca más en un sinfín de apologías sobre su importancia para la humanidad.¹² Por otra parte numerosos textos se acotan solamente a definir lo que

¹² Como ejemplo se puede revisar la obra de Antonio Vera, quien señala la importancia del ferrocarril como uno de los factores de la felicidad humana (1943, 14).

entienden por ferrocarril.¹³ Sin embargo, para los fines de este trabajo se debe concebir como un medio de transporte cuya función central es la venta de movilidad terrestre (Guajardo 2010, 23). Hacer énfasis en esta característica permitirá guiar la investigación, ya que la empresa se concebirá como una entidad económica cuyo fin es generar ganancia a través de la venta de un servicio, en este caso la movilidad, mediante un régimen laboral organizado y dirigido por una gerencia, ambos agrupados en una compañía, cuya rentabilidad se rige por los coeficientes de explotación.

Vera (1943, 62-64) señala que una empresa ferroviaria debe mantenerse por sí sola a base de sus ingresos. La venta de este producto da como resultado la entrada de ingresos brutos. A su vez, estos ingresos brutos son divididos para cubrir los gastos de explotación, la renovación de las instalaciones y de las inversiones. Sin embargo, estos ingresos se evalúan a través de lo que se denomina coeficiente de explotación para determinar si la empresa es o no rentable, no obstante, esta medida no es estándar, pues varía de acuerdo con las compañías, a los países, y su elasticidad se debe a factores como el aumento de los salarios.

Los “gastos de explotación” comprenden las erogaciones por operaciones y mantenimiento de instalaciones y de equipo, aunque su distribución presupuestal es variable. Por su parte el remanente de la diferencia entre los ingresos netos y los gastos de explotación debe cubrir la renta de material, el uso de servicios terminales, entre otros conceptos. A su vez, ese nuevo remanente era usado para cubrir la deuda de la empresa.

¹³ Concibiéndose como un medio de transporte que se compone de un par de líneas paralelas de hierro sobre el cual circula una locomotora a la cual están ligados una serie de vagones que pueden servir para el transporte de mercancías o pasajeros.

Una vez realizadas todas esas deducciones al ingreso neto se obtenía la ganancia que aún debía ser repartida entre los accionistas (Vera 1943, 65-66).

En este sentido, Arturo Valencia indica que los coeficientes de explotación son el indicador más utilizado para expresar la eficiencia en la operación del sistema: “El coeficiente es el porcentaje que representan los gastos sobre los ingresos de explotación, de manera que, a mayor coeficiente de explotación, existe un menor remanente de ingresos. Así, si el coeficiente es igual a 100 los ingresos netos son igual a cero y si son superiores a 100, existen pérdidas de explotación” (2015, 27). Con lo anterior, el coeficiente de explotación era el porcentaje que representaban los gastos sobre los ingresos de explotación, es decir: “para obtener un coeficiente positivo se requería que los ingresos aumentaran mientras se mantenían bajos niveles de gasto, maximizando el diferencial entre estas variables y reduciendo con ello, el porcentaje que representaban los gastos sobre los ingresos” (Ibíd, 133-134).

Algunos ejemplos sobre los coeficientes de explotación son señalados por Vera, quien refiere que el coeficiente de explotación para los Ferrocarriles Nacionales en México se estableció en 85% -quizá el tope de la compañía-, sin embargo, para el caso norteamericano durante la primera guerra mundial era de 65% aumentándose hasta 79.53% en 1929 (1943, 63). La utilización de este porcentaje se hace de la siguiente forma: si el coeficiente de explotación se encuentra por debajo o en el porcentaje establecido significa que la compañía está teniendo una operación adecuada. Por el contrario, si el porcentaje estipulado es mayor significa que la empresa está operando ineficientemente, con pérdidas. Otro ejemplo sobre cómo se manejan los coeficientes de explotación se encuentra en Valencia, también para el caso de los Ferrocarriles Nacionales de México. Durante el mes

de marzo y abril de 1922 fue de 106.07 y 109.41% respectivamente, lo que significa que, por cada 100 pesos de ingreso bruto, había un desembolso de 106.07 y 109.41 pesos como gasto (2015, 138).

1.2 Metodología

La realización del trabajo requirió de dos partes fundamentales: del análisis e interpretación bibliográfica o fuentes secundarias, y fuentes primarias. Las primeras fueron consultadas en la biblioteca de El Colegio de Sonora, la Biblioteca Central de la Universidad Autónoma del Estado de Morelos, la biblioteca del Centro de Investigaciones en Ciencias Sociales y Estudios Regionales (CICSER) de la misma universidad, y de la Biblio-Hemeroteca Ignacio Cubas.

La consulta de fuentes primarias se dividió en consulta de expedientes y búsqueda hemerográfica. La revisión de expedientes se realizó en un primer momento en el Archivo Histórico del Gobierno del Estado de Sonora (AHGES), examinándose el Fondo Ejecutivo y el Fondo oficialía mayor. En una segunda etapa se consultó el Fondo Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en el Archivo General de la Nación. En un tercer momento se acudió al Centro de Documentación del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (CEDIF), donde se hizo una revisión aleatoria de los libros de nómina para obtener una lista de los puestos de trabajo. En un cuarto y último momento se hizo una revisión al archivo digital del Centro de Estudios Históricos de México (CEHM).

La revisión hemerográfica también se hizo en etapas, básicamente dos. La primera de ellas se realizó en la Hemeroteca de la Universidad de Sonora. Y la segunda y más

importante se llevó a cabo en la Biblio-Hemeroteca Ignacio Cubas del Archivo General de la Nación.

La información de los expedientes, particularmente los del Archivo General de la Nación, se utilizó para reconstruir el capítulo tres, donde se analizan las problemáticas del Ferrocarril Sud Pacífico de México desde el punto de vista empresarial. Mientras que el material de los otros archivos, al igual que el hemerográfico, fue utilizado para reconstruir la parte laboral.

Capítulo 2 Contexto Histórico

2.1 Balance del movimiento laboral de los trabajadores del riel en México

La explicación de gran parte de los procesos sociales, económicos y políticos del siglo veinte mexicano inician durante la revolución, y más particularmente en las contradicciones del porfiriato. El movimiento obrero es uno de los fenómenos que encuentra sus orígenes en estas etapas históricas, por lo que la revisión del contexto, apelando a la pertinencia de las causas que sugiere Lewis (2004, 125-146), es necesario para entender el comportamiento de la clase trabajadora en el país durante la revolución y en el periodo posrevolucionario.

Esta obligación se debe a que el movimiento obrero, como lo sugiere Jeffrey Bortz y Marcos T. Águila, parece ser olvidado debido a que durante el periodo pre revolucionario la singularidad de México era ser un país agrícola, por lo que una de las preocupaciones de la población era “el acceso a la tierra, más que ninguna otra cosa [...]” (2014, 362). Una vez que dio inicio el movimiento revolucionario el tema agrario no perdió vigencia, e incluso pareció cobrar mayor importancia,¹⁴ por lo que el papel de los obreros en el movimiento armado parece soslayarse, no obstante, sugieren los autores que la presencia e importancia

¹⁴ Véase a Bortz, “La revolución y el régimen laboral”, quien interroga si ¿hubo una revolución social? Debido a que la revolución se identifica con tres ejes: “La primera argumentaba que se trataba de una revolución sobre la cuestión agraria, simbolizada por las figuras icónicas de Emiliano Zapata y Francisco Villa. La segunda, que había sido una revolución entre elites en competencia, representadas por las no menos icónicas figuras de Francisco I. Madero, Venustiano Carranza y Álvaro Obregón. En fechas más recientes, algunos académicos han argumentado que más que una revolución nacional hubo diferentes revoluciones regionales, con sus propias causas y procesos” (2014, 98). Para el tema agrario puede revisarse el trabajo de Werner (1994, 140) quien enfatiza en la estructura social mexicana, haciendo notar la predominancia del sector campesino en la fase previa a la revolución y durante el movimiento armado. El mismo autor, sugiere que hubo una participación casi nula de los obreros, al menos hasta 1915, y cuando esta se dio se hizo bajo la dirección de la facción constitucionalista, aunque refiere que entre 1906 y 1907 hubo 250 huelgas ilegales.

que tuvo este sector en el movimiento armado se refleja en la promulgación del artículo 123 constitucional.

Este abandono no excluye que la producción bibliográfica de la clase obrera en México ha sido nutrida copiosamente por interesados en el tema y académicos especializados, tanto nacionales como extranjeros, que han dado las pautas para explicar este comportamiento.

2.1.1 Las primeras formas de organización en el porfiriato

Porfirio Díaz caracterizó su periodo de gobierno por impulsar la modernidad del país, la cual pudo lograr después de estabilizarlo política y socialmente. Bajo el lema de “orden y progreso”, buscó la modernización de México a través del desarrollo económico mediante el fomento de la inversión de capitales extranjeros para poner en marcha sectores económicos que se habían mantenido olvidados debido a factores internos, lo que repercutió en las relaciones sociales de producción capitalista (Silva 1973, 272-74).

Werner muestra que esta modernización no sólo fue económica sino también estatal, afectando y dando como resultado una crisis política y social. La modernización del Estado consistió en la centralización del poder, mientras que la renovación económica se dio a través de la inversión de capital extranjero en sectores claves de la economía.¹⁵ Sin embargo, estas medidas impulsadas en el inicio del porfiriato terminaron por volverse

¹⁵ La modernización no debe ser equiparada con un proceso de centralización simplista, puesto que el proyecto porfiriano fue más complejo. Por lo que la modernización debe asociarse al impulso económico y al federalismo, ya que los proyectos modernizadores se impulsaron en diversas zonas del país.

adversas al gobierno debido a que no realizaron una modernización social que favoreciera a los estratos bajos de la sociedad en la integración y la inclusión política, puesto que se incrementó la brecha social entre la oligarquía y las clases bajas, por lo que puede decirse que el impulso a la modernidad desembocó solo en una “modernización conservadora” (1994, 35-37).

Los efectos de este proceso modernizador permearon en la sociedad mexicana, creando durante los años de la llamada *pax porfiriana* a través del desarrollo económico una nueva estructura de clases, compuesta por el naciente proletario industrial, los campesinos, el sector medio liberal, la joven burguesía nacional, y los inversionistas extranjeros. Parte de esta nueva estructura social participó en el movimiento armado revolucionario (Brachet 1996, 18). Los cambios que modificaron la estructura social al igual que el desequilibrado desarrollo social dieron como resultado comportamientos en los grupos sociales para enfrentar su realidad, como fue el caso de los trabajadores, particularmente el de los industriales.

Las principales agrupaciones laborales durante el porfiriato surgieron de los sectores industriales más desarrollados, destacando los trabajadores de la industria textil, ferrocarrileros y petroleros, siendo los primeros dos sectores los más grandes y combativos. No obstante, su proceso de conformación se dio gradualmente, acelerándose con el comienzo de la revolución. Muestra de esta combatividad y organización la exponen Bortz y Águila (2014, 363) al señalar que “la primera acción obrera de importancia” es el movimiento obrero de 1911 encabezado por los trabajadores de la industria textil, donde participaron 30 mil miembros cuya exigencia era el aumento de salarios. Los efectos de

este movimiento se encuentran en las réplicas presentes de otros sectores laborales, como: mineros, petroleros, electricistas y ferrocarrileros.¹⁶

Con lo anterior Barry Carr, en su trabajo ya clásico, puntualiza que el conocimiento del movimiento obrero mexicano en general sólo se logrará comprender si se conocen “las condiciones económicas y sociales en que fue creado el mercado moderno de trabajo” durante el porfiriato, refiriéndose al desarrollo económico desequilibrado que enfrentaron el sector campesino y la naciente clase trabajadora industrial ante el nuevo sistema capitalista. Por lo que la imagen de desarrollo económico que se ha proyectado del Gobierno de Díaz debe ser tomada con mayor cuidado, debido a que la economía dependía “del ciclo del comercio internacional” al tener un mercado dirigido hacia el exterior (1982, 22).

En este sentido una explicación más precisa de las contradicciones del porfiriato, y que arroja luz tangente sobre las problemáticas sociales, la aporta Luis Cerda en su análisis económico. El autor enfatiza que los factores políticos señalados como causas de la revolución sólo son una respuesta parcial a la problemática de la revolución, por lo que propone analizar puntualmente el porfiriato desde el punto de vista económico para complementar el mosaico de causas, concluyendo que esta etapa se caracterizó por enmarcar: “fenómenos de inflación, recesión y desempleo, que se dejó sentir de maneras diversas, pero casi siempre negativas, en todas las capas sociales de la población e inclusive en las finanzas estatales”. En consecuencia, propone que el porfiriato debe dejar de observarse como un periodo de crecimiento económico constante y de largo plazo, y más bien fragmentarlo en ciclos de crecimiento cortos y con periodos de crisis frecuentes que terminaron por aumentar los costos de vida, agregar cargas fiscales a la población, y reducir

¹⁶ El eco parece haber llegado a los trabajadores del Sud Pacífico, puesto que coincide con un movimiento huelguístico realizado en ese año, 1911 (Berkowitz 2009).

salarios. Las causas de estas problemáticas fueron endógenas y exógenas (Cerdeña 1991, 311 y 322-323).

Un panorama de estas contradicciones las expone Shabot (1982, 59-61) al referir la huelga de 1906 de los ferrocarrileros, una de las huelgas más significativas dentro del porfiriato, advirtiendo que ésta no fue más que el resultado de la situación de precariedad que vivía el país, y la cual se traslapaba a la empresa. Puesto que el gobierno porfiriano perdió la capacidad para emplear a una población creciente; la inflación elevó los costos de vida, mientras que los salarios no se incrementaron, y el salario real perdió una cuarta parte de su poder adquisitivo entre 1898 y 1911. En particular no debe desestimarse la adopción del patrón oro, y en consecuencia la crisis de la plata en 1905. Este fenómeno hizo que las condiciones de vida de los trabajadores se volvieran más complicadas, pues los salarios tuvieron menor poder adquisitivo como consecuencia de la devaluación, mientras que los productos de primera necesidad elevaron sus costos.

Esta desigualdad dentro de los estratos bajos se reflejó en las precarias condiciones de vida y en sus escenarios de trabajo, ya fuera en el sector campesino u obrero. Los trabajadores mexicanos, como lo señala Jesús Silva, laboraban muchas horas por un salario ínfimo que no estaba sujeto a discusión por parte de los empleadores -capitalistas-, y siempre en detrimento para el obrero (2011, 6-7). Sin embargo, los canales de los diversos sectores, campesinos y obreros fueron variados para mejorar sus condiciones de vida, estando entre ellos el de la organización.

En el caso de los obreros, se puede señalar que su proceso de organización fue complejo y diverso en distintos momentos, no obstante, la “semilla del movimiento obrero”

fue resultado de un proceso de aprendizaje de victorias y derrotas a través de los procesos de organización obrera (Ruiz 1981, 38). Durante el gobierno de Díaz solamente se permitió la creación de sociedades mutualistas, aunque, en el mismo periodo porfiriano se dio paso a la formación de uniones de trabajadores, las cuales se distinguieron por exigir mejoras salariales y la reducción de la jornada laboral (Silva 2011, 220).

Los primeros pasos de organización de los trabajadores mexicanos fueron las sociedades mutualistas, como se refirió en líneas que anteceden. Éstas tuvieron como fin la asistencia entre trabajadores ante la falta de prestaciones por parte de los empleadores. Clark señala que las sociedades mutualistas “no eran más que sociedades de beneficencia para casos de enfermedades y muerte” (1983, 12). Algunos ejemplos de estas organizaciones de los trabajadores ferrocarrileros fueron la Orden Suprema de Empleados Ferrocarrileros Mexicanos constituida en 1888 por Nicasio Idar, trabajador del Departamento exprés de los Ferrocarriles Nacionales. Una segunda organización de carácter mutualista fue la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras de la República Mexicana en 1897 (Ibíd., 12-13).¹⁷

Es interesante que Clark señale que más que buena voluntad por parte de los trabajadores, este tipo de organizaciones deben ser observadas como el resultado de una política restrictiva cuyo fin era impedir organizaciones más complejas y demandantes,

¹⁷ Sin embargo, el proceso de composición obrera de los trabajadores ferroviarios fue más complejo, debido a que formaron una gran cantidad de asociaciones para protegerse. En este sentido se puede sumar, a las sociedades mencionadas, que para 1900 se constituyó en Puebla la Unión de Mecánicos Mexicanos por los trabajadores del Interoceánico, organización que causó efecto en otras líneas del país. En 1903 se creó la Unión de Caldereros. En 1906 se formó la Unión de Forjadores en Coahuila. Posteriormente se creó la Sociedad de Obreros por impulso de los trabajadores ferroviarios de Chihuahua, para dar paso en 1907 a la Gran Liga de Empleados de Ferrocarril (Ruiz 1981, 38). A ellas habría que agregar otras organizaciones de defensa señaladas por Silva, como: la Sociedad de Ferrocarrileros Mexicanos, en Nuevo Laredo; La Suprema Orden de Empleados del Ferrocarril Mexicano, en la Ciudad de México; la Hermandad de Ferrocarrileros en Monterrey; la Unión de Caldereros, en Aguascalientes; y, sobre todo, la Gran Liga Mexicana de Empleados de Ferrocarril (Silva 2011, 220).

puesto que los trabajadores al constituirse a través del mutualismo encontraban “una solución posible a sus problemas” (1983, 13).¹⁸ En este sentido, las organizaciones mutualistas se volvieron más instancias de defensa y ayuda que organismos combativos contra el capital y la propiedad privada, por lo que los fondos recaudados entre los trabajadores eran usados para ayudar a alguno de los miembros que lo requiriera.

Además de ello habrá que precisar, como lo sugiere Shabot (1982, 21), que las sociedades mutualistas se caracterizaron por ser organizaciones parciales y generalmente locales donde se constituían por especialidad u oficio; y en momentos coyunturales se volvían grupos de resistencia, no obstante, cuando pasaban los puntos críticos regresaban a su forma original. Aunque no se debe olvidar lo que sugiere Silva (2011, 220-221) sobre el sentimiento nacionalista que se incorporó en estas asociaciones, como fue el caso de la Gran Liga Mexicana de Empleados de Ferrocarril, al incorporar a sus demandas la supresión de extranjeros en los puestos de trabajos calificados, debido a que los trabajadores extranjeros recibían preferencia en la contratación a pesar de no estar capacitados para desempeñar su labor. En tanto, los trabajadores mexicanos eran discriminados y obstaculizados para su contratación y generalmente se les asignaban empleos de baja calificación. En este sentido el mutualismo se volvió la única alternativa de los trabajadores para hacer frente al capital y al Estado, debido a que este último no

¹⁸ Cabe señalar que las sociedades mutualistas no fueron un fenómeno exclusivo en México, esta experiencia organizacional se dio en otros países de Latinoamérica, como Argentina. En el caso de este país, señala Portelli, su función era brindar atención médica, y otorgar pensión en casos de enfermedad, despido y vejez. Precisando, las asociaciones mutualistas en Argentina se formaron en periodos similares a México, y fueron resultado de la ausencia de un marco jurídico que protegiera a los trabajadores ante la desigualdad económica producto de la modernidad. Por lo que son consideradas como alternativas creadas por los obreros con base en la autogestión y los lazos asociativos (Portelli 2014, 374-375). La bibliografía para Argentina es abundante y resultado de la época debido a que el estudio de la clase obrera y sus organizaciones fue preocupación del Estado.

permitió la formación de sindicatos. Sin embargo, las sociedades mutualistas igualmente se volvieron el conducto para satisfacer sus reivindicaciones económicas.

La ausencia de sindicatos durante el porfiriato se debió a que el gobierno consideraba que la intervención en las fuerzas del mercado se traducían en una violación al intentar manipular la contratación y venta de la fuerza de trabajo, por lo que la intervención del gobierno sólo consistió en normar y no legislar (Shabot 1982, 23). En este sentido sugiere la autora que la huelga era una táctica desconocida en el porfiriato debido a la preferencia del Estado al capital, puesto que la huelga era castigada. En el caso del Distrito Federal, se sancionaba con una pena de tres a ocho días de arresto, y multas de 25 a 500 pesos para quienes pidieran mejoras salariales u obstaculizaran las operaciones de la industria. Sin embargo, ella misma señala, y como ya se refirió anteriormente, que, si bien las huelgas fueron una táctica desconocida, no omite que a partir de 1905 éstas se incrementaron hasta alcanzar su punto máximo en 1907, acumulando un total de 250 (Ibíd., 23-24). Éstas, sugiere Carr (1982, 22), si bien se hacían para hacer frente a las desigualdades, básicamente se ejecutaban por cuatro motivos. El primero era contra la reducción de salarios, y en favor de su incremento; en segundo, contra el maltrato de los patrones; el tercero, por el despido injustificado; y cuarto, por la preferencia hacia los trabajadores extranjeros. Probablemente la preferencia de los trabajadores extranjeros fue más notoria en el sector ferroviario.

Sin embargo, estas organizaciones de tipo mutualista fueron cambiando debido a las influencias “ideológicas”, esto con el comienzo del nuevo siglo y particularmente con el estallido de la revolución. No obstante, el cambio no fue radical, debido a la familiaridad con la experiencia previa de las organizaciones mutualistas, éstas siguieron vigentes,

aunque se comenzó a hacer presente en las organizaciones “doctrinas sindicalistas, socialistas, anarquistas y comunistas” (Clark 1983, 22).

2.1.2 La etapa revolucionaria y posrevolucionaria

En esta línea Bortz señala que es necesario estudiar “la revolución de los trabajadores dentro de la revolución mexicana” con el fin de no soslayar su papel dentro del movimiento, puesto que se ha sugerido que los logros alcanzados –el artículo 123 y la formación de sindicatos-¹⁹ fueron resultado de la generosidad del Estado, argumento que resta mérito a los trabajadores.²⁰ Cuando en realidad los logros obtenidos fueron resultado del *reto a la autoridad*, debido a que cuando se cuestiona a la autoridad hay revolución: “el reto a la autoridad implica una ruptura violenta de las tradiciones vigentes implícitas en la

¹⁹ Anguiano concibe a los sindicatos como “instrumentos de lucha”. Igualmente señala que de éstos se puede hacer una tipología para el caso mexicano, siendo: gremiales, por oficio, de empresa, y rama industrial, y a su vez pueden estar insertos en federaciones o confederaciones. Los sindicatos gremiales se constituyen por trabajadores de una misma profesión, oficio o especialidad, generalmente se forman por trabajadores calificados, aunque eso lo vuelve excluyente y crea poca identidad de clase con los demás sectores. Los sindicatos de oficio se integran “por trabajadores de diversas profesiones y calificaciones, con independencia de la empresa o rama de actividad en la que prestan sus servicios”. Los sindicatos de empresa agrupan a todos los trabajadores, sin importar su nivel de calificación o especialidad, para hacer frente a la compañía. Los sindicatos por rama industria se dividen a su vez en dos, industriales y nacionales de industria. Los primeros “están formados por trabajadores que prestan sus servicios en dos o más empresas de la misma rama industrial”. Mientras que los segundos se constituyen “por trabajadores que laboran en una o varias empresas de la misma rama industrial, instaladas en dos o más entidades federativas”. Como se señaló, los sindicatos a su vez pueden estar integrados en federaciones o confederaciones. Las primeras, agrupan a sindicatos de una región geográfica o de una rama industrial, sin alterar su “integridad orgánica”. Éstas tienen un programa de acción que es acorde con todos sus miembros. Por último, la confederación está integrada por federaciones. Los sindicatos fueron reglamentados de acuerdo con su tipo de industria, por ejemplo, las industrias de concesión federal como los ferrocarriles, fueron regulados por la federación, y por ende sus problemáticas resueltas por la Junta de Conciliación y Arbitraje federal. En tanto, las industrias de concesión estatal estuvieron bajo la tutela de los estados y sus respectivas Juntas de Conciliación y Arbitraje locales (Anguiano en León y Marván 1985, 9-21).

²⁰ Este argumento que señala que los cambios no deben ser siempre atribuidos al Estado, será expuesto más adelante.

economía moral del antes y del después de la Revolución” (Bortz 2014, 98-99).²¹ Sin embargo el mismo autor sugiere que este reto a la autoridad no se hizo de una forma guiada sino empírica, y esto se logró cuando el gobierno porfiriano perdió legitimidad y hubo un nulo control sobre los movimientos, por lo que los trabajadores se sintieron en posición y libertad de exigir mejores condiciones laborales y salariales: “[...] cada victoria o derrota, que no resultara lo suficientemente rotunda como parte de su creciente ambición por controlar tanto como fuera posible el piso de trabajo, fortaleció su nivel de resolución” (Ibíd., 99). La importancia de la participación de los trabajadores en la época armada está en que dio pauta a la reconfiguración del sistema laboral guiado no sólo por el activismo laboral, sino por el respaldo que otorgó la constitución y la expedición de códigos de trabajo estatales para la etapa posterior al movimiento armado.²²

A propósito, con lo anterior y en el entendido de que las demandas de los trabajadores se centraron en dos aspectos: aumentos de salarios y mejores condiciones laborales, es necesario precisar que el obtener una radiografía del escenario salarial del México revolucionario es complicado, como también lo es para el periodo posrevolucionario. No obstante, Bortz y Águila en su artículo sobre los salarios sugieren

²¹ Werner en su trabajo, *La revolución Mexicana*, señala que las aproximaciones teóricas socio psicológicas, de sistema, o del conflicto político profundizan en los factores explicativos de la revolución, de ahí que “resulta evidente que las categorías de “deflación de poder” y “pérdida de autoridad” de las elites dirigentes, que estableció Chalmers Johnson como factores centrales de una crisis prerrevolucionaria, son sumamente significativas también en el caso mexicano según lo demuestra [...] Allan Knight [...]” (1994, 22).

²² En este sentido es pertinente ampliar o dar mejor guía a los “derechos de carabina” rescatados por Guajardo y empleados por los trabajadores que participaron en la revolución y el cual sugiere que las demandas laborales por parte de los trabajadores se hicieron por el sólo hecho de haber participado en la revolución, cuando la presencia de un marco jurídico en el nivel federal y estatal parece ser la explicación de la combatividad o exigencias obreras. La creación e incorporación del artículo 123 en la Constitución de 1917, dio pauta para que los trabajadores exigieran sus demandas ahora plasmadas en la ley, aunque a ello se debe sumar que esta legislación era sólo el marco federal en la que se debían adaptar las demandas de los trabajadores a nivel estatal, ya que se debían considerar las problemáticas específicas de cada estado. Como ejemplo, se puede referir el tema del salario mínimo: “El salario mínimo que deberá disfrutar el trabajador será el que se considere suficiente, atendiendo a las condiciones de cada región [...]” (Clark 1983, 47-48). Esta tarea asignada a los estados, de crear leyes locales para los trabajadores, culminó en 1929 al reformarse la carta magna, y se formalizó en 1931 con la promulgación de la Ley Federal del trabajo (Ibíd., 51).

que el análisis de los estudios sobre salarios en el país muestra que “los salarios reales siguen un patrón cíclico de largo plazo, de periodos alternados de salarios declinantes o alza. Como consecuencia de ello, el siglo XX no fue amable con los trabajadores mexicanos, ya que las ganancias de un periodo parecen haberse esfumado por las caídas del siguiente” (2014, 359).²³ Lo que termina por volverse un marco explicativo de las demandas de los trabajadores.

Retornando al movimiento obrero, la primera gran conquista de la organización se dio en 1912 con la creación de la Casa del Obrero Mundial, no sin previos intentos de organización como lo fue la Confederación de Sindicatos Obreros de la República Mexicana en Veracruz. Aunque, estas organizaciones comenzaron solicitando ayuda a políticos y al gobierno para constituirse y mantenerse, lo que los volvía dependientes del gobierno, a ello se sumó el individualismo obrero que impidió su cohesión. La primera línea de acción política de la Casa del Obrero Mundial fue el anarcosindicalismo, por lo que su actuación se caracterizó por ser “directa y hasta violenta, con énfasis en la huelga general y el sabotaje” (Clark 1983, 25-27).

Cabe destacar que durante la etapa armada el trato a los trabajadores fue distinta dependiendo de quién ostentara el poder y de acuerdo con los intereses de los trabajadores y las facciones armadas, así como de las tácticas de éstos últimos para atraerlos y cooptarlos. Por ejemplo, el trato con Madero fue tolerante hasta cierto punto, mientras que Villa fue displicente, y con Carranza es claro que hubo un rechazo hacia ellos y que su

²³ El estudio de los salarios, mencionan Bortz y Águila, es complicado debido a que implica diversos problemas, básicamente tres, centrados en la selección de una canasta de productos y servicios para construir un índice. El primero, los productos y servicios varían en el tiempo y en el espacio. Segundo, el patrón de consumo de las familias es distinto. Tercero, existe un problema de fuentes. Sin embargo, a pesar de que los salarios “no son una medida perfecta de los estándares de vida” son una buena radiografía para una mayor comprensión (2014, 359-361).

adhesión se dio gracias a Obregón: “Durante el régimen de Madero, la clase obrera en México se comportó mayoritariamente de manera pasiva y neutral. Durante la lucha de Huerta estaba amargada y resentida. Consciente y organizada y con un plan de acción bastante definido, se unió a la revolución en tiempos de Carranza”. La siguiente gran conquista de los trabajadores fue la creación, después de tres intentos, de la Confederación Regional Obrera Mexicana en 1918 (Clark 1983, 29 y 59).

Un ejemplo de la adopción de reivindicaciones adoptadas por las facciones para favorecer y obtener apoyo es el plan firmado por Pascual Orozco y sus generales en Chihuahua el 25 de marzo de 1912, destacando en sus puntos que: el trabajo sería sólo remunerado con dinero en efectivo; la jornada de trabajo se reduciría a 10 horas para los que trabajaban a jornal y para los trabajadores a destajo a 12; a las fábricas se les prohibiría contratar a niños menores de 10 años, y los que ingresaran a laborar de 10 a 16 años sólo trabajarían 6 horas; y se aumentarían los sueldos (Silva 2011, 24).²⁴

Durante el movimiento armado, los trabajadores, no sólo los del riel, estuvieron en un constante vaivén en las diversas facciones armadas: maderistas, zapatistas, villistas, huertistas, carrancistas, orozquistas, y obregonistas. No en pocas ocasiones, la afiliación a alguna de las facciones señaladas se hizo por las promesas de mejoras laborales y salariales, por lo que la identificación de los trabajadores fue variada en diversos momentos. En el caso de los trabajadores ferrocarrileros, uno de los líderes con los que establecieron alianza fue con Obregón, quien, mostró preocupación por la unificación de las diversas

²⁴ Es interesante, como Silva señala que el Programa del Partido Liberal y Manifiesto a la Nación de 1906 es la punta de lanza de los principales postulados obreros, los cuales hicieron eco en distintos movimientos previos al estallido de la revolución como, la huelga de Cananea y la de Río Blanco. Estos postulados se retomaron por las facciones armadas en la revolución, y se vieron reflejadas en el artículo 123 de la Constitución de 1917 (Silva, 2011, 25, 78).

organizaciones ferroviarias existentes a lo largo del país, por lo que en 1921 convocó a un congreso que dio como resultado la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras de la República Mexicana (Clark 1983, 84).

Esta Confederación mantuvo su fuerza durante la década de los veinte y comienzos de los treinta, década en que se conformó el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana.²⁵ Durante su periodo de operación ocurrieron algunos conflictos, numerosos intergremiales y otros en confrontación con la CROM. Como lo fue el caso de la huelga de 1926 y 1927, cuyo origen se encuentra en el Ferrocarril del Istmo cuando los trabajadores hicieron frente a la empresa. A esta huelga siguió la de la Unión de Mecánicos Mexicana, y en 1927 en su apoyo se declararon en Huelga los trabajadores de los Ferrocarriles Nacionales (Clark 1983, 95-96).²⁶ Durante la década de los veinte, incluso desde el ascenso de Carranza a la presidencia los trabajadores se afianzaron al régimen: “las garantías constitucionales para el trabajo y la posibilidad del mejoramiento gradual de su situación material fueron suficientes para impulsar y mantener la adhesión de los trabajadores al nuevo régimen” (Knight 1974, 15).

El papel desempeñado por los trabajadores ferroviarios al terminó de la revolución se realizó en busca de reivindicaciones sociales debido a que su intervención en la revuelta

²⁵ El sindicalismo es concebido por Rietti, como un medio que agrupa los intereses comunes de los obreros y los representa ante el empleador. Esta representación obrera se realiza de forma cordial y a través de procesos de negociación, por lo que las conquistas se dan gradualmente (Rietti en Portelli 2014, 375). Sin embargo, la experiencia mexicana demostraría que estas conquistas se dieron a través de fuertes presiones, en ocasiones vertiginosamente, sin descartar la intervención del Estado, por lo que no siempre hubo un equilibrio en las negociaciones.

²⁶ Clark señala que la división de los trabajadores de los Ferrocarriles Nacionales causó disenso, sin embargo, fue de trascendencia porque fue secundada en diversas partes del país, aunque muchas veces fue reprimida por el gobierno. Sin embargo, dio como resultado la creación de las Juntas de Conciliación y Arbitraje el 22 de septiembre de 1927 (1983, 96-97). Para un acercamiento narrativo véase el Elías Barrios, *El escuadrón de Hierro*, donde se señalan las discusiones e inconformidades sobre el apoyo a la Unión de Mecánicos.

los volvió poseedores de derechos. Sin embargo, el apoyo que brindaron a las diversas facciones políticas no fue recompensado de igual manera debido a que Carranza y Obregón terminaron por deslindarse del movimiento obrero. En el interinato de De la Huerta, los trabajadores fueron beneficiados con el aumento de la planta laboral y los salarios. Este sector obrero también cedió su apoyo al movimiento huertista, aunque con el ascenso y triunfo de Calles los rebeldes fueron sancionados. No obstante, no se puede ignorar que en 1923 la tendencia de este sector laboral se encaminó al sindicalismo. De estos acontecimientos, sugiere el mismo autor, los trabajadores obtuvieron la promulgación de un Reglamento de Trabajo el 13 de julio de 1925 por parte de la Secretaría de Comunicaciones -aunque al parecer éste sólo aplicó para el personal de los Ferrocarriles Nacionales-. Sin embargo, este reglamento resultó beneficioso en favor de los trabajadores, y perjudicial para la empresa (Vera 1943, 193-196).

En el caso de Sonora la información sobre agrupaciones obreras en la entidad indica que para el periodo que comprende de 1917 a 1926, se crearon sociedades mutualistas, uniones, clubes obreros y sindicatos, todos ellos en distintas partes del territorio estatal.²⁷

²⁷ Entre estas agrupaciones Radding y Ruiz señalan para Álamos la Sociedad Mutualista de Artesanos de Álamos; para Banámichi la Sociedad Cooperativista Mercantil Río Sonora y la Sociedad Cooperativa La Luz; para Bavispe la Sociedad Evolución y Progreso; para Cananea la Unión Industrial de Trabajadores Asalariados de Cananea; la Estación Empalme es la que agrupa a más organizaciones siendo estas el Sindicato Obrero de Sonora sucursal No. 3, Sociedad Alianza Hispano-Americana, Sociedad Mutuo Cooperativista Limitada de Obreros Benito Juárez, Unión de Maquinistas y Conductores, Circulo Esperita Francisco I. Madero, Unión de Caldereros y Aprendices, Centro Confederado de obreros No. 2, y el Consejo Local de la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras; en la fábrica de Los Ángeles en Horcasitas se ubicó la Sociedad Cooperativa de Obreros Explotados de Guano; en Guaymas la Sociedad Mutualista de Pescadores Ignacio Pesqueira, Sociedad Mutualista Obreros del porvenir, Club Recreativo Obreros del Porvenir, y el club recreativo Bohemio; en Hermosillo existieron la Sociedad Mutualista de Artesanos de Hidalgo, Sociedad Mutualista de Abasteros, Sociedad Mutualista de zapateros, el Sindicato Laborista de Sonora, Unión de Trabajadores Asalariados Javier Jara, Sociedad Alianza Hispano-Americana, y la Asociación Mutualista Japonés; en el Distrito de Álamos, el Sindicato Obrero de la Dura; Magdalena, Club Liberal Benito Juárez, Club Moral, y Club Obreros Asalariados Antonio Urbalejo; Moctezuma, Sociedad Evolución y Progreso; Nogales, Sindicato Obrero de Sonora, Alianza de Ferrocarrileros-Mexicanos, y el Sindicato de Agricultores en Pequeño; en Pilares de Nacozari destaco el Club Obreros Unidos de Pilares y la Unión Industrial de Trabajadores Asalariados de Cananea Sucursal No. 12 (1997, 334).

En el caso de los trabajadores del Sud Pacífico, el 4 de marzo de 1917 se instaló en Empalme el Centro Confederado de Obreros No. 2. Para el 3 de julio de 1919, se registró en Nogales el Sindicato Obrero de Sonora, afiliado a la CROM. Mientras que para 1926 se ubicó en Empalme un consejo local de la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras de la República Mexicana, cabe recordar que esta confederación estuvo en oposición a la CROM (Radding y Ruiz 1997, 331). Estas agrupaciones sonorenses no distaron mucho de los postulados de otros movimientos obreros del país, puesto que sus demandas se centraron contra el desempleo, los bajos sueldos, los altos precios, la atención a la salud y los accidentes de trabajo, aunque no rompieron los esquemas mutualistas.

En el caso de los trabajadores ferrocarrileros, éstos se agruparon en el consejo local de la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras en Sonora, con un total de 511 miembros, divididos de la siguiente forma: En Empalme hubo 461 miembros, de los cuales 80 provenían de la Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos, 93 de la Unión de Mecánicos Mexicanos, 45 de la Unión Internacional de Caldereros, 90 de la Unión de Carpinteros y Similares, 33 de la Unión Internacional de Forjadores y Ayudantes, 80 de la Unión de Albañiles y Ayudantes Auxiliares del Departamento Mecánico, 15 de la Asociación Nacional de Moldeadores y Ayudantes, 7 de la Unión Internacional de Cobreros, Hojalateros y Ayudantes, y 18 de la Unión de Veladores de los Ferrocarriles de la República Mexicana. En tanto de Nogales, los únicos 50 miembros procedían de la Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos (Radding y Ruiz 1997, 335). Para 1929 en Empalme existía una asociación de los trabajadores ferrocarrileros, denominada Sociedad Ferrocarrilera, Departamento de Vía. Mientras que para 1933 se creó en Empalme el sindicato que agrupó a todos estos trabajadores del Sud Pacífico.

Es interesante que Vera señale de manera tangente que algunos de los trabajadores ferrocarrileros del Sud Pacífico fueron llevados a la compañía de los Nacionales. Uno de ellos fue el Coronel Paulino Fontes, sustituyendo a Pescador. Él era conductor de trenes del Ferrocarril Sud Pacífico de México, y fue llamado por Carranza para ser nombrado Gerente General de los Ferrocarriles Nacionales de México. El segundo fue Ernesto Ocaranza, jefe de estación de Naco, llamado para ser Director General de los Nacionales –al parecer esto fue en 1921- (1943, 71,85).

2.1.3 El movimiento obrero. Estado, capital y trabajo en pugna

Si bien en la etapa armada la alianza de los sectores obreros y la adopción de las propuestas reivindicativas por los líderes de las facciones se realizaron, este fenómeno no se ejecutó desde un marco institucional “formal” debido al maretao faccionario de la revolución. Por ello, la finalización del movimiento armado y la “reconstrucción” del Estado, así como su funcionamiento representan un parteaguas en el redireccionamiento del movimiento obrero. Diversas investigaciones han tenido como objetivo explicar la relación de los trabajadores y el Estado para las primeras décadas de la posrevolución. Quizá la visión predominante sobre esta relación es la que sugiere que la organización, las demandas y los logros obtenidos por el sector obrero fueron concesiones del Estado. Sin embargo, la óptica a la que mi trabajo se adscribe es la señalada por León y Marván. Ellos otorgan un papel central a la clase obrera por sus logros conseguidos, catalogando a éstos como un nuevo “sujeto social de transformaciones”, aunque precisan que este nuevo sujeto pasó por un proceso de construcción, pudiéndose identificar dos etapas. La primera comenzando una vez finalizada

la contienda revolucionaria hasta el ocaso del maximato donde fue sujeto de transformaciones, mientras que la segunda la señalan con el comienzo y la duración del cardenismo donde efectuó transformaciones, precisando que “al mismo tiempo que era un sujeto en transformación era generador de transformación” (1985, 9-10).

Una visión más esquemática que da reconocimiento al sector obrero, y que además suma a un actor más: el capital, es la realizada por Brachet (1996) desde un enfoque sociológico. Su análisis tiene como propósito explicar las relaciones entre el trabajo, el capital y el Estado, para puntualizar que las concesiones sociales no fueron producto del Estado magnánimo, sino resultado de la pujanza obrera, de las necesidades del mismo Estado y a veces de su debilidad, y en otros como paliativo, aunque siempre se señale a la clase trabajadora como perdedora. Sin embargo, siempre tratando de mantener el equilibrio.

Para ello refiere, que una vez comenzada la etapa constitucionalista el grupo en el poder tomó y asumió un papel que no había desempeñado en el porfiriato. Ahora las relaciones entre el trabajo y el capital cambiaron, puesto que la subordinación de la clase trabajadora por parte de los patronos ya no se realizaría arbitrariamente, talante que daba pasó a la confrontación y a las relaciones explosivas. La intervención en el escenario de un tercer actor, el Estado, como parte de las demandas revolucionarias, propiciaba que éste fungiera si bien no como árbitro de las relaciones laborales y patronales, si como mediador.

Esta intervención buscaba la estabilidad nacional, debido a que la confrontación entre los grupos antagónicos era peligrosa y desequilibrante, además de la legitimidad del grupo hegemónico. Para cumplir su nueva tarea, el Estado se apoyó en instituciones

políticas que fue creando, como parte de una racionalidad capitalista –discurso que orientó la política económica, incluso en el sexenio cardenista.

Sin embargo, el equilibrio que mantuvo el Estado entre ambos grupos no siempre se conservó como tal o fue riguroso, en algunos momentos en que la balanza se inclinaba hacia alguna de las partes fue por la intervención de él mismo. Esto llevó a un pacto de dominación, que sugiere la misma autora, dio pie a reformas sociales, producto de momentos concretos o coyunturales, a la vez que fueron producto de la vulnerabilidad del Estado y no de su fuerza. Concibiéndose así, que parte de las conquistas sociales fueran producto de un proceso de negociación, más que una concesión del Estado hacia las clases populares (Brachet 1996, 1-34). Este pacto de negociación no necesariamente es reconocido, sino que se considera algo implícito por los actores, por lo que la relación está motivada por metas que se van negociando (Ibíd., 54-58).²⁸

Recorriendo la línea de Brachet, y como se ha señalado anteriormente, durante la revolución las facciones armadas retomaron los postulados de los diversos sectores sociales, como lo fue el maderismo, zapatismo, villismo, orozquismo, y el mismo carrancismo, aunque en algunos casos ello no implicó una simpatía directa con estos sectores. Para el caso obrero se señala que, si bien existían intenciones de cambio profundo, las demandas se centraron en mejores salarios, disminución en las jornadas de trabajo, y descanso de un día a la semana.

²⁸ Brachet sugiere que algunas de las formas de las que se sirvió el Estado para este pacto fue el corporativismo. Aunque explica que para su trabajo éste no debe ser entendido verticalmente, sino como un mecanismo de control de los intereses de las clases populares, aunque evitando la confrontación debido a que al mismo tiempo estos eran una base electoral importante (1996, 41). Para una comprensión más amplia del corporativismo véase Casar, quien de éste señala sus variantes, las cuales van desde el corporativismo empresarial al corporativismo estatal, y el social (1989). También puede revisarse a Schmitter quien entiende el corporativismo como una estructura jerárquica. Mientras que para el caso mexicano *cfr.*, con Anguiano, aunque él refiere que el resultado de la revolución fue un “régimen cerrado semicorporativo” sin embargo no difiere que éste fue sobre determinado por un “presidencialismo omnipotente” (1999, 128).

En el maderismo la primera concesión adquirida fue el derecho a la organización de sindicatos y la resolución de conflictos entre los trabajadores y el capital que estipulaba la constitución de 1857, derechos que habían sido vedados en el porfiriato. En el mismo maderismo se otorgó a los obreros el Departamento del trabajo. Con la llegada de Huerta, y su imperante necesidad de legitimación, se vio obligado a conceder prebendas a los trabajadores, como la reglamentación de precios y tarifas, fortaleció el Departamento de Trabajo, y la promulgación de la ley sobre la industria textil, aunque ello no evitó su oposición a la Casa del Obrero Mundial.

Carranza por su parte, a pesar de su bien conocida reticencia al sector obrero, se vio obligado a estrechar las relaciones con la Casa del Obrero Mundial, y quizá el gran mérito de él (sin excluir a Obregón) y de los trabajadores, fue la promulgación del artículo 123, que estipulaba: la jornada laboral de 8 horas; seis días de trabajo en vez de siete; la prohibición de utilizar a niños menores de 12 años; pudiéndose emplear sólo a los que estuvieran entre 12 y 16 con una jornada de seis horas como máximo; salario mínimo; pago en circulante; la creación de sindicatos por parte de los trabajadores y los patronos; la formación de las Juntas de Conciliación y Arbitraje; el derecho de huelga, entre otros temas. Un punto coyuntural fue el ascenso de Obregón a la presidencia, teniendo que buscar su apoyo en la CROM a través de un pacto secreto que firmó y que sólo fue conocido después de la década de los treinta. En él se reconocía a la CROM y se le otorgaba autoridad en las secretarías de agricultura y del trabajo, quien comenzó a ejercer su papel a través de la creación del Grupo Acción, y del Partido Laborista Mexicano, así como de la cooptación de los trabajadores a nivel nacional (Brachet 1996, 65-86; Clark 1983, 64-65).

Obregón, si bien realizó el pacto con la CROM terminó por relegarla, lo que dio paso a que se conformaran otros grupos obreros como, la Confederación General de Trabajadores o la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras. Aunque en un primer momento su gobierno estuvo marcado por huelgas que generalmente pedían incremento de salarios ante la inflación, resoluciones que no en pocas ocasiones favorecieron a los trabajadores. No obstante, el distanciamiento del sector obrero no se debe a una actitud personal de Obregón sino al reconocimiento de la capacidad desequilibradora de los trabajadores, por lo que los tuvo que limitar.

En el callismo, el favoritismo y por ende el ascenso de la CROM fue parte del proceso legitimador de Calles. Otorgar autoridad y preferencia a ésta implicaba que sus agremiados obtenían mayores beneficios que los que estaban fuera de ella. Entre otras medidas realizadas en esta etapa se encuentra la creación de la Junta de Conciliación y Arbitraje a nivel federal, así como los inicios de lo que después se concretó como la Ley Federal del Trabajo –ley que sería debatida posteriormente por sus contradicciones- (Brachet 1996, 87-). Sobre esta ley sugiere Anguiano, tenía como tarea realizar la “conciliación de clases” que había sido consignada en la constitución del diecisiete. No obstante, la interpretación que da el contexto de crisis y ante la tarea del Estado de reimpulsar la economía, el objetivo era la “institucionalización” de los conflictos para dar certeza al capital (1999, 28-29). La contradicción para los trabajadores, y que se ha sometido a discusión, fue que los obreros perderían su autonomía, ya que el Estado les autorizaría a través de sus organismos cuando debían proclamar reivindicaciones y cuando serían ilegales estas exigencias.

En el caso Cárdenas, su ascenso no se logra explicar sin una serie de acontecimientos como lo señala Anaya, entre los que se encuentra el asesinato de Obregón, la desintegración de los grupos políticos, el desmoronamiento de la CROM, la crisis financiera de 1929 que agravó las condiciones de vida, y el retorno de braceros, acontecimientos que terminaron por radicalizar a diversos sectores sociales, mismos que fueron encausados por Cárdenas (2010, 1285-1286).

En el caso de los grupos obreros, la ruptura con el Jefe Máximo de la Revolución fue sin duda un hecho importante, León y Marván interpretan este acontecimiento como una crisis hegemónica donde se enfrentaron los callistas y los cardenistas. Ambos grupos se sirvieron del apoyo de sectores obreros. El primero se apoyó en la CROM y en la Confederación General de Trabajadores, mientras que el segundo se apuntaló en el Comité Nacional de Defensa Proletaria el 15 de agosto de 1935. Cabe destacar que la adhesión de los grupos obreros en ambos bandos se realizó en busca de los beneficios que consideraban podían obtener (1985, 16-19). El triunfo de Cárdenas se logró por los acontecimientos ya referidos, por las declaraciones de Calles, y porque sus bases obreras ya no tenían la fuerza de que gozaron durante su presidencia. Es claro que diversos sectores de la sociedad, no sólo las clases populares vieron en Cárdenas el retorno de los ideales revolucionarios. No obstante, a pesar de su aceptación éste “no se convirtió hacia formas de representación democráticas ni tampoco a una política de ‘puertas abiertas’” (Anaya 2010, 1287), ello a pesar de medidas de índole obrera.

2.1.4 La crisis y el cardenismo

La crisis económica de 1929 fue un acontecimiento que repercutió en la vida de México en sus diversos sectores. Al respecto Knight la refiere metafóricamente como un fenómeno hidráulico que golpeó al continente latinoamericano proveniente de Estados Unidos y Europa: “en 1929 un terremoto en Wall Street [...] desató un tsunami a lo largo de Latinoamérica. Los diferentes países –regiones y sectores- resintieron los embates de distintas maneras, dependiendo de su topografía particular. Las islas bajas se inundaron; algunas tierras altas sobrevivieron, y con el paso del tiempo, incluso quizá resultaron beneficiadas por la fortuita reconfiguración de la línea costera” (2015, 197).²⁹ En este sentido México fue uno de los tantos países que resintieron los embates y de los que pudo recuperarse, no sin antes sufrir las irrupciones que provocó el fenómeno. El reimpulso se logró mediante las políticas económicas que implementaron los funcionarios en turno, sobre todo a partir de la segunda mitad de 1932 mediante el crecimiento hacia dentro.

En el caso de México la crisis agravó problemáticas endógenas y exógenas que venía padeciendo el país en las últimas décadas, y que terminaron por empeorar en la década de los veinte, por lo que la inestabilidad económica estaba presente debido a “que los principales sectores de la economía eran dominados por capitalistas extranjeros, quienes producían según sus intereses particulares, sin importar el desarrollo del país” (Anguiano 1983, 21), de ahí que la afirmación realizada por Anaya sobre la llegada de la crisis no deba ser descartada, cuando asevera que ésta “se enfrentó con un Estado pequeño, ineficiente e institucionalmente dividido que vivía su peor caída de ingresos” (2013, 9).

²⁹ Sobre este acontecimiento económico no han sido pocos los calificativos con los que ha sido referido, el mismo Churchill lo nombró como “tempestad económica”, véase Anguiano (1983, 11).

No obstante, si bien la explicación sobre la crisis es compleja, en el caso mexicano se ha sugerido que ésta afectó a dos sectores sustanciales de la economía: minería y petróleo, rubros que estaban dirigidos a la exportación y cuyo principal destino era Estados Unidos. El origen de la crisis minera comienza con la caída de la plata a nivel mundial, secundándole minerales como el oro, el cobre y el plomo. Esto propició que las compañías mineras cerraran, despidieran personal, y redujeran turnos y horarios de trabajo, afectando directamente a los trabajadores. En el caso del petróleo la situación no fue distinta, debido a que el hidrocarburo, vinculado al mercado exterior, tuvo que ajustar su demanda a los países consumidores, que también estaban en crisis. A ello se sumó que ya estaba compitiendo desde 1922 con la industria venezolana.

A estos dos factores se sumó la crisis agrícola, ya que los cultivos se perdieron por las heladas de 1929, propiciando que se importaran alimentos, los cuales tuvieron un incremento en su precio. Esta situación desencadenó que los costos de vida aumentaran mientras que la clase trabajadora se veía mermada por el recorte de personal, el cierre de industrias, y la reducción de jornadas laborales. Pues si bien la crisis comenzó a afectar sectores de mayor envergadura, terminó por ser un efecto en cadena (Anguiano 1983, 11-13).

Como era de esperarse, al entrar en recesión sectores dirigidos al mercado exterior, resultó perjudicado el transporte, el ferrocarril sustancialmente. A estas problemáticas se debe anexar el proteccionismo norteamericano a través de la ley arancelaria Smoot-Hawley de 1930, y la guerra cristera, así como desempleo, la pérdida del poder adquisitivo de los salarios reales, y la repatriación de 300 000 trabajadores mexicanos que laboraban en Estados Unidos (Knight 2015, 200-201, 208; Anguiano 1983, 17).

En términos numéricos Córdova señala que el PIB para 1930 descendió 12.5 por ciento, y sólo se recuperó el parámetro de 1928 hasta 1933. Las exportaciones disminuyeron en 1/3 respecto a 1929. Las importaciones se redujeron, al grado de estar por debajo de las del comienzo del siglo. El ingreso público disminuyó de 322 a 212 millones de pesos, por lo que la inversión pública se redujo de 103 a 73 millones, aquejando principalmente el sector de comunicaciones y transportes.

El peso se devaluó constantemente, pasando la paridad de un dólar por 2.6 pesos para 1931, mientras que para 1933 la paridad fue de 3.4 pesos por dólar. La producción de cereales descendió para 1932 un 14% respecto a 1929. Los cultivos industriales de exportación cayeron un 48%, lo que se traducía en una situación crítica para la población como resultado de la dependencia del mercado externo. El sector minero también fue afectado, puesto que la producción también bajó, en el caso del plomo se pasó en 1929 de 248 500 toneladas a 118 700 en 1933, la plata disminuyó de 3 381 toneladas a 2 118 en las mismas fechas. La crisis también repercutió en los transportes, como fue el caso de los Ferrocarriles Nacionales, sus ingresos por conceptos de fletes descendieron de 112 a 73 millones, esto de 1928 a 1932. Estas condiciones económicas hicieron eco en los trabajadores por el cierre de industrias y el recorte de personal (Córdova 1974, 17-18). A ello debe añadirse el fin de las grandes construcciones ferroviarias en México y América Latina, lo que Kuntz considera como el “cierre del ciclo epocal del movimiento internacional de capitales” (2015, 47).

Ante este contexto de crisis, los trabajadores no se mantuvieron indiferentes ya que buscaron protegerse contra el despido, la reducción de jornadas laborales y la disminución de salarios. Aunque este enfrentamiento no se realizó sólo hacia el capital, también contra

el Estado, ya que éste al implementar medidas para paliar la crisis tuvo que resolver la devaluación de la plata y el problema del bimetalismo. Sin embargo, dichas medidas implementadas a través del Banco de México agravaron el problema antes de resolverlo, por lo que estas acciones fueron un mecanismo para distribuir la crisis entre la sociedad y evitar que sólo un sector fuera afectado, lo que denomina Anguiano como “la socialización de las pérdidas” (1983, 21). De ahí que las cifras generales de los conflictos por reclamaciones de despido y reajuste señaladas para 1929 den un total de 13 405, para 1930 se contabilizaron 20,702, para 1931 se registraron 29,087, mientras que para 1932 se anotaron 36,781 protestas (Córdova 1974, 20). En el caso de las demandas salariales los argumentos sustentantes se centraron en el aumento de los costos de vida, los cuales diferían a lo largo y ancho del país, puesto que los salarios variaron regionalmente debido “al transporte deficiente, la distinta localización de las zonas productoras, las diferencias del impacto climático, y la variedad de técnicas y tecnologías aplicadas” (Bortz y Águila 2014, 370).

Estas dificultades provocaron que los trabajadores se cohesionaran en vez de debilitarse, puesto que a través de las organizaciones formaron bloques que permitieron combatir la crisis mediante la evasión de recortes en el corto plazo, aunque los mayores beneficios se reflejaron en el mediano (Bortz y Águila 2014, 395). Como lo sugiere Knight, el beneficio para los trabajadores fue “el reconocimiento de los derechos sindicales, los aumentos salariales y otros beneficios” (2015, 209). Sin embargo, los sindicatos fueron prematuros en comparación con países latinoamericanos. Éstos encontraron su origen en la revolución, por lo que, para el momento de la depresión, además de exigir aumentos en los salarios acompañaron sus demandas reclamando tener influencia en las contrataciones y los

despidos de los trabajadores, acción que mermó la autonomía empresarial. Esta actitud de los trabajadores fue un caso atípico en Latinoamérica (Knight 2015, 209).

En este mismo marco se creó la Ley Federal del Trabajo, impulsada por Emilio Portes Gil, quien consideraba que las conquistas obreras no se habían logrado debido a la falta de una reglamentación federal. El objetivo de esta era conciliar a los trabajadores y el capital, además de dejar en claro el papel del Estado en esa relación (Córdova 1984, 45-47).

Un efecto más de la crisis en el movimiento obrero fue el cambio de la supremacía de la CROM, por el de la CTM, así como de su perfil ideológico (Knight 2015, 210). El cambio de hegemonía de la CROM, sugiere Córdova, fue resultado de su “falso dominio de las masas trabajadoras y, también, de la endeblez del movimiento sindical prohiado por la política personalista” (1974, 68).³⁰ Por lo que el cambio de predominio también fue atribuido al éxodo de organizaciones y sindicatos que terminaron por anexarse primeramente a la CROM depurada bajo el mando de Vicente Lombardo Toledano, quien posteriormente formaría la Confederación General de Obreros y Campesinos de México, misma que fue antecedente de la Confederación de Trabajadores de México, la cual se fundó en 1936. Esta divergencia entre la CROM moronista y la CROM depurada de Toledano, así como la formación de nuevas organizaciones pequeñas y medianas finalizó en la confrontación de Calles y Cárdenas en los primeros meses de 1935 (Medin 1997, 74-75).

³⁰ Clark, quien sugiere que los miembros asociados a la CROM durante la década de los años veinte siempre fue abultada por el mismo organismo, *cfr.*, con Córdova quien señala que para 1926 la Confederación declaraba contar entre sus filas con dos millones de afiliados (1984, 11).

Por último, a partir del periodo de crisis la militancia obrera aumentó considerablemente, y desde 1934 cobijó el movimiento obrero, favoreciendo las huelgas, las cuales a partir de 1935 se intensificaron. Esta cohesión y preferencia de la clase trabajadora se aceleró por la disputa y ruptura con Calles, predilección que dio como resultado mayores beneficios para la clase trabajadora. Knight señala que, si bien existía favoritismo hacia los obreros antes de la crisis, a partir de los años treinta la preferencia a los empleados industriales fue radical. Sin embargo, puntualiza que los beneficios hacia los trabajadores, al menos por parte de Abelardo Rodríguez, tuvieron una justificación económica, que fue aumentar los salarios reales para incentivar el consumo. Esta línea política se mantuvo con Cárdenas, aunque retrocedió con Ávila Camacho, sexenio que se distinguió por una política moderada, debido a que los salarios fueron contenidos y sólo se recuperaron hasta la década de los cincuenta (2015, 211).

Ya durante el sexenio de Lázaro Cárdenas la clase obrera resultó más beneficiada debido a que “el cardenismo, que apareció, a principio, simplemente como una especie de conciencia crítica de la revolución y [...] se convirtió en el elemento director de la política nacional” (Córdova 1974, 24), por lo que el cardenismo surge de las contradicciones de la primera década después de finalizada la etapa armada, como lo fue la inconclusa reforma agraria, el sometimiento de la clase obrera así como de los paliativos que se implementaron para suavizar sus inconformidades, problemas que se agravaron con la crisis de 1929 que ya se señalaron. Por lo que no parece sorprendente que la política de masas hubiese sido abandonada de 1928 a 1934, siendo un ejemplo la política obrera de Emilio Portes Gil, que, si bien no negaba el movimiento obrero, quería a éste fuera de la política (Córdova 1984, 37).

Sin embargo, la afiliación de los sectores sociales que aún faltaban por ser beneficiados por la lucha revolucionaria se realizó bajo una política de masas, como lo sugiere Córdova, pero esta misma cooptación se realizó a través de la *organización* de los estratos campesinos e industriales, favoreciendo dos formas de organización: el cooperativismo y el sindicalismo. Sin duda, la experiencia de su gubernatura, previo a la presidencia, moldeó parte de la política que aplicó posteriormente a nivel federal, no obstante, la campaña electoral que emprendió le permitió recopilar las problemáticas sociales pendientes por resolver, de ahí que parte de su discurso se encaminara en las mejoras salariales y el nacionalismo frente a los capitales extranjeros invertidos en el país (Córdova 1974, 59).

La creación de la CTM se estructuró en dos pilares, los sindicatos de industria y los sindicatos de empresa. El primer secretario general de esta nueva confederación fue Lombardo Toledano, por lo que la línea ideológica a seguir fue marxista. No obstante, Cárdenas si bien apoyaba la unificación de los trabajadores, consideró que ésta sólo se debía encaminar a las luchas sociales que permitiera a los hombres llevar una vida digna, por lo que el contrapeso a la organización de los trabajadores fue manifestado hacia los empresarios al otorgárseles el mismo derecho para organizarse. Aunque el Estado no iba a quedar fuera de este enfrentamiento, debido a que el presidente manifestó que para mantener el equilibrio de ambas partes el Estado se convertiría en árbitro de sus conflictos (Medin 1997, 79-80).

El mejor ejemplo de este conflicto fue la intervención del Estado en la huelga ferrocarrilera del 18 de mayo de 1936, cuando los trabajadores de los Ferrocarriles Nacionales demandaban a la empresa el pago del séptimo día de trabajo y anexaban un

pliego petitorio de quince puntos. Esta huelga fue declarada ilegal por la Junta de Conciliación y Arbitraje, por lo que los trabajadores protestaron bajo el argumento de que no se les había consultado y se había violado la Ley Federal del Trabajo (Medin 1997, 83-84).

Pese a existir contrariedades entre el Estado y los trabajadores, en el sexenio cardenista se realizaron acciones favorables a los trabajadores más allá de su organización, como lo fue al Sindicato de Trabajadores Petroleros de la República Mexicana, y los ferrocarrileros. En el caso de estos últimos se nacionalizaron los Ferrocarriles Nacionales de México el 23 de junio de 1937, mismos que fueron entregados a los obreros a través del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana para su administración después de un proceso de discusión entre el gobierno y los trabajadores para analizar el tipo de administración que se implantaría, estando entre las posibilidades: una administración estatal, laboral o mixta, haciéndose efectiva la segunda opción.

Una vez que se acordó que los trabajadores estarían al frente de la empresa, éstos formaron la Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México, misma que inició su periodo de gestión el 1 de mayo de 1938, aunque el Estado hizo énfasis en que éstos serían sólo los administradores, puesto que la empresa seguía siendo de utilidad pública y por tanto perteneciente a la nación. Este experimento obrero finalizó en los primeros días del gobierno de Manuel Ávila Camacho. En sí mismo la administración estuvo plagada de problemáticas, las cuales pusieron en evidencia la combatividad, las exigencias de los trabajadores del riel, y las contradicciones mismas de la administración, al exigir incrementos de salarios constantemente y la indisciplina laboral, por lo que se puede

enunciar que los trabajadores durante el cardenismo pasaron de un comportamiento de defensa a uno combatiente.

Esta oposición se observa en el contrato colectivo de trabajo del 1ro de octubre de 1937, dentro del gobierno cardenista. Vera realiza un balance de los pros y contras del documento, sugiriendo que eran más los beneficios para los trabajadores en detrimento de la compañía de los nacionales. Entre algunos de los puntos antieconómicos, como los denomina el autor, se encuentran: la reducción de criterios técnicos como requisito para el ingreso a la compañía en la cláusula 6. En la cláusula 11 se estipula la reducción de direcciones por parte del sindicato, a las cuales se ingresaría por antigüedad (Vera 1943, 212-214).

Esta última cláusula, sugiere Vera, trascendió al Ferrocarril Sud Pacífico: “La tendencia, que comenzó cautelosa como una punta de flecha, ha penetrado ya a tal profundidad, que el contrato de trabajo del F.C. Sud-Pacífico está especificado que para ser Ingeniero de División no se requiere ser ingeniero, basta con los derechos de escalafón”. Por lo que esta facilidad de ascenso acarreo un problema a la compañía, donde solamente se requiere el conocimiento de “sesiones sindicales y no de conocimientos de ingeniería y algebra” (1943, 214).

2.2 Los ferrocarriles en México

La llegada del ferrocarril al país fue en 1837 en Veracruz al comenzarse los trabajos de una vía troncal que uniera al puerto con la Ciudad de México, esta línea estuvo a cargo del

Ferrocarril Mexicano, aunque no fue sino hasta 1873 que se concluyó. A partir de este momento y con el ascenso de Díaz a la presidencia los proyectos para la formación de compañías ferroviarias cobraron mayor importancia, puesto que, previo a 1880, los capitales que se habían dirigido al sector ferroviario eran nacionales, pero a partir de esta fecha y con la apertura a las inversiones extranjeras se dio paso al capital norteamericano e inglés en este rubro. Las concesiones más importantes que se entregaron fueron la del Ferrocarril Central, Nacional Mexicano, y Sonora. La trascendencia de estas concesiones, que después serían materializadas, se debe a que fueron las líneas troncales que integraron al país con el mercado norteamericano. La construcción de las líneas aumentó exponencialmente el kilometraje de vías construidas, al pasar de 5,891 kilómetros en 1884 a 19,280 para finales del porfiriato (Shabot 1982, 15-21).³¹

2.2.1 Historia de la compañía Sud Pacífico de México. De los albores al ocaso

El ferrocarril Sud Pacífico de México, al igual que la gran mayoría de las compañías ferroviarias en el país, encuentra sus orígenes en el porfiriato. No obstante, sólo adquirió esta denominación hasta el 23 de junio de 1909, en la etapa final del gobierno de Díaz y como resultado de la absorción de la empresa pionera en este ramo en el estado, como lo fue la Compañía Limitada del Ferrocarril de Sonora, y otras de menor envergadura. Con lo

³¹ La construcción ferroviaria va acompañada de discusiones sobre: la racionalidad de la construcción de las líneas, la emisión de la ley que regulaba la construcción ferroviaria creada por Limantour en 1899, la polémica de las inversiones norteamericanas en un sector estratégico, los trabajadores nacionales y extranjeros, los subsidios, las tarifas, el transporte de mercancías y de pasajeros, la nacionalización de los ferrocarriles, la creación de los Ferrocarriles Nacionales, la mexicanización, entre otros temas de no menor relevancia.

anterior, es pertinente realizar un breve recorrido de las compañías que antecedieron a la del Sud Pacífico, y cuyos orígenes se encuentran en la Sonora porfiriana.

El gobierno del General Porfirio Díaz, caracterizado por su política de progreso, hizo énfasis en la construcción de líneas de ferrocarril que permitieran conectar las diferentes regiones económicas, lo que se traduciría en una integración nacional, debido a que México aún a finales del siglo XIX se distinguía por tener un sistema de comunicaciones terrestres escaso e ineficiente que mantenía incomunicado a las zonas más alejadas del país, como lo fue el noroeste mexicano. Para resolver la problemática el Gobierno retomó políticas, que con anterioridad ya se habían implementado, para incentivar la construcción de vías ferroviarias, así como la infraestructura necesaria que permitiera poner en movimiento los sectores productivos de la nación. Estos impulsos se pueden agrupar en tres categorías.

En la primera el Gobierno Federal legó a los Estados la tarea de construir líneas ferroviarias dentro de sus territorios, política que fracasó debido a que ninguna entidad contaba con los recursos suficientes para iniciar una labor de esta magnitud, puesto que aún la inestabilidad económica, política y social estaba presente, nótese el caso de Sonora. El segundo, fue la cesión de concesiones a particulares mexicanos, con la intención de que los connacionales fueran los que impulsaran esta industria, sin embargo, la elite mexicana no asumió la tarea por distintos motivos: el primero es que una tarea de este tipo requería de grandes capitales, dineros con los cuales no contaban, y, en segundo lugar, era una inversión riesgosa, por lo que la elite mexicana apostó a negocios de menor tamaño y minúsculo riesgo. El tercer tipo, y el que dio mayores frutos, fue el de incentivar la

inversión extranjera, la cual se facilitó en mayor medida por los subsidios y las exenciones fiscales otorgadas a los inversionistas norteamericanos e ingleses.

En el caso de Sonora, al igual que en otras partes, las concesiones otorgadas fueron numerosas antes de que alguna de ellas se concretara, no obstante, los permisos que finalmente se materializaron fueron los federales. Es importante destacar, como lo hace Nieves (2009, 23), que el trazo en Sonora se realizó verticalmente, con algunas excepciones horizontales, y prácticamente este rasgo vertical seguiría la línea del Sud Pacífico, hasta su culminación en Guadalajara en 1927, recorriendo la costa del Golfo de California y la costa del Pacífico. En el periodo que comprende de 1880 a 1909 en Sonora se establecieron seis compañías ferroviarias, la de Sonora, Cananea, Torres a Minas Prietas y la Colorada, Nacozari, Cananea, Rio Yaqui y Pacífico.³²

Para el ferrocarril en Sonora, la primera concesión emitida la realizó el Congreso de Chihuahua el 11 de abril de 1850, aunque no fue sino hasta el 19 de julio de 1877 cuando se entregó una concesión a Robert Symon y David Ferguson para que crearan una compañía ferroviaria, la cual se encargaría de la construcción de la infraestructura así como de su funcionamiento (Almada 1983, 239-244).³³ El nombre que se dio a esta empresa fue la de

³² En nuestro juicio es pertinente mencionar que algunas de las vías construidas en Sonora durante el porfiriato estuvieron dirigidas a zonas mineras, cuyo objetivo era la extracción de metales para dirigirlos al mercado externo, formando economías de enclave, como lo fue Cananea, Torres a Minas Prietas y la Colorada. Sin embargo, cuando se creó el Sud Pacífico de México, particularmente cuando fue dirigido al sur, este tipo de economías, si bien no perdieron importancia, el objetivo fue desarrollar zonas agrícolas y de otro tipo de actividades en Sonora, Sinaloa, Nayarit, y Jalisco. Este objetivo puede ser entendido si se observa el desarrollo regional a través de la teoría de los eslabonamientos. Ilustrando el ejemplo, podemos observar el trabajo de Grijalva (2003) sobre la fábrica de velas “La Fama”, cuya expansión del mercado se dio a través del ferrocarril, volviéndose ejemplo del surgimiento de pequeños empresarios en albores y crecimiento.

³³ Como ya se mencionó, la emisión de concesiones fue numerosa para la creación de una línea ferroviaria en Sonora, Almada compendia nueve de ellas, refiriendo de cada una las características contractuales: quien la emite, a quien es otorgada y la fecha, así como el motivo de su cancelación. Éstas se señalan brevemente. La primera se dio el 11 de abril de 1850, cuando el Congreso de Chihuahua entregó al francés Hipólito Pasquier Doumartin la autorización para construir una vía que uniera a la frontera de Estados Unidos con Sonora. La segunda fue dada el 15 de julio de 1854 por el Gobierno Federal a Alejandro José de Atocha. La tercera, se

Compañía Limitada del Ferrocarril de Sonora, de capital norteamericano, la cual comenzó sus funciones con la construcción de la vía el 6 de mayo de 1880 en Punta Arenas, durante el gobierno de Manuel Gonzáles (Nieves 2009, 21).

No obstante, el contrato original indicaba que el trazo que debía seguir la compañía iría de Guaymas a Paso del Norte –Ciudad Juárez- comunicando la costa de Sonora con la frontera entre Chihuahua y Estados Unidos. Pero el 14 de septiembre de ese mismo año la compañía solicitó se realizaran algunas modificaciones a la concesión, siendo la más importante la rectificación del trazado de la línea, propuesta que fue aceptada por la Secretaría de Fomento el 16 de diciembre. El nuevo trazo viraría en Hermosillo, por lo que la línea ya no se dirigiría a Ures para continuar su camino hacia Chihuahua, ahora de la capital del estado la construcción de las vías continuaría hacia Magdalena y culminaría en Nogales (Almada 1983, 244). No obstante, la construcción de la vía no fue tarea fácil debido a que Sonora para esos momentos aún no lograba sortear el conflicto apache, por lo que las acciones realizadas por Luis Emeterio Torres, Ramón Corral y Rafael Izabal, de 1883 a 1911 fueron importantes para pacificar el territorio e impulsar la productividad agrícola de los valles Mayo y Yaqui, así como la minería (Nieves 2009, 22).

Cabe mencionar que la construcción de la línea de Guaymas a Nogales se realizó en dos etapas por la Atchison Topeka & la Santa Fe Railroad, compañía que tenía ramales hacía Paso del Norte y otro a Benson dentro de los Estados Unidos. La primera, comenzó el

entregó el 28 de mayo de 1858 a Francisco Potts, y Francisco Macmanus por parte de la Legislatura de Chihuahua. La cuarta, se expidió el 26 de agosto de 1859 a Ángel Trías, también por la Legislatura de Chihuahua. La quinta, fue expedida el 13 de enero de 1869 a Julius A. Skitlan por el Gobierno Federal. La sexta, se otorgó el 5 de abril de 1872 a James Eldrege, por una legislatura local –no se señala cual-. La séptima, fue dada a David Boy Le Blair por la Secretaría de Fomento el 11 de diciembre de 1874. La octava, y ligada a la novena, fue la otorgada a Robert Symon y David Ferguson por la Secretaría de Fomento (Almada 1983, 239-244). Tinker, por su parte sólo señala que éstas no debieron ser menos de cinco, las cuales se emitieron entre 1854 y 1870 (Tinker 2010, 235).

6 de mayo de 1880 en Guaymas y se inauguró el 4 de noviembre de 1881 con la llegada a Hermosillo. La segunda dio inicio en 1881 en este último punto y finalizó en Nogales el 16 de octubre de 1882.³⁴ El costo final ascendió a \$10, 501, 703.49 pesos, con un total de 442 kilómetros (Almada 1983, 245; Tinker 2010, 244, 260). La construcción de esta línea en Sonora representó un caso atípico desde su comienzo debido a su lejanía del centro del país, aunque el caso de este estado cobró mayor relevancia por su colindancia con los Estados Unidos.

La cesión del contrato, la creación de la compañía y la construcción de la infraestructura, así como la colindancia con el país vecino desató un debate local y nacional sobre los beneficios y los peligros que significaba. Dentro de los puntos a favor de esta discusión se argumentó que la construcción de una línea ferroviaria resultaría benéfica para el país ya que comunicaría al estado fronterizo con la capital, que durante varios siglos se había mantenido prácticamente inaccesible, y a su vez, se permitiría la integración nacional. Tinker señala que la elite sonorenses vio en el proyecto la unión de su economía con Arizona, la dinamización de la explotación de los recursos mineros, las facilidades para movilizar tropas y poner fin a la guerra apache. Entre las negativas de este proyecto, muchas veces sostenidas desde la capital, se manifestó que la cesión de una concesión a capital norteamericano ponía en peligro la integridad nacional, puesto que los Estados Unidos tenían como objetivo la anexión de Sonora. Esta idea se generó por los recientes acontecimientos de Texas y la Mesilla (2010, 235-237). Pese a la oposición, la Compañía Limitada del Ferrocarril de Sonora operó de 1880 a 1887, conectándose en 1884 con las líneas norteamericanas en la zona fronteriza (Almada 1983, 245). En 1887 la Atchison

³⁴ Las fechas de la construcción y terminación de esta línea son oscilatorias, por ejemplo, Nieves señala que la llegada a Nogales se dio el 25 de octubre de 1882 (Nieves 2009, 24).

Topeka arrendó la línea a la Southern Pacific, misma que 10 años más tarde terminaría por adquirirla.³⁵

Posterior a la construcción del Ferrocarril de Sonora y dentro del mismo periodo porfiriano se constituyeron otras empresas de menor tamaño. Tal es el caso del Ferrocarril de Cananea, el Ferrocarril de Estación Torres a la Colorada, el Ferrocarril de Nacozari, y el Ferrocarril Cananea Rio Yaqui y Pacífico, como ya se señaló.

El primero fue gestionado por la compañía propietaria de las minas de Cananea ante la Secretaría de Comunicaciones y Obras Publicas el 20 de noviembre de 1899, aunque las obras iniciaron en mayo de 1901. Su trazo se dividió en dos. El primero inició en Naco, pasó por Cananea y finalizó en San Marcial, su longitud fue de 61 kilómetros y se inauguró en 1902. El segundo, fue un ramal que conectó a Cananea con Nogales, inició en Estación del Rio, y se inauguró en 1908 con una extensión de 122 kilómetros. Esta línea sería posteriormente administrada por el Sud Pacífico (Almada 1983, 245-246).

La línea de Estación Torres a la Colorada y Minas Prietas fue construida por La Colorada Mining Co., a partir de la concesión obtenida el 11 de marzo de 1896 aunque se inauguró en 1897. El objetivo era vincular a las minas de La Colorada y Minas Prietas con la línea troncal del Ferrocarril de Sonora en su estación Torres. La longitud de esta vía fue de 34 km (Nieves 2009, 27).

El ferrocarril de Nacozari se comenzó a construir una vez que el gobierno federal otorgó una concesión a la Moctezuma Copper Company, aunque la construcción corrió a cargo de la Southern Pacific y se realizó sin subsidios gubernamentales. Esta línea partió de

³⁵ La adquisición de esta línea se hizo mediante un intercambio de líneas ubicadas en suelo norteamericano. Aunque no fue sino hasta 1912 que el Ferrocarril de Sonora se consolidó con el Sud Pacífico.

Agua Prieta y terminó en Nacozari, teniendo una longitud de 123.2 km. Esta línea operó de forma independiente hasta 1987 al integrarse al sistema de los Ferrocarriles Nacionales (Nieves 2009, 26-27).

Para el 27 de octubre de 1904 J. A. Mangel, representante del Ferrocarril Sud Pacífico, obtuvo ante la Secretaría de Fomento una nueva concesión, la cual le otorgaba los derechos de construcción y explotación por 99 años de una línea, que se subdividiría en los siguientes tramos: de Guaymas a Álamos; de Álamos a Culiacán; de Culiacán a Mazatlán; de Mazatlán a Tepic; y de Tepic a Guadalajara. La concesión también estipulaba que en los primeros dos años debía entregar la compañía un total de 400 kilómetros de vía construidos. Por ello la empresa dio inicio a la construcción inmediatamente, partiendo de Empalme en agosto de 1905, para mayo de 1907 se llegó a Navojoa, y en diciembre del mismo la punta del riel llegó a San Blas (Almada 1983, 245). Esta concesión dio origen al Ferrocarril Cananea, Rio Yaqui y Pacífico.

Esta última compañía fue una subsidiara creada por la Southern Pacific el 27 de abril de 1905. Su proyecto consistía en construir una línea troncal que comenzara en Guaymas y terminara en Jalisco, con ramales a Tonichi y Álamos. La construcción de la vía comenzó en septiembre de ese año, en lo que sería la futura Empalme, para de ahí conectar a Corral, Cajeme, Tonichi, Navojoa y Álamos. Para 1908 la Southern Pacific se hizo cargo de la compañía para seguir con los trabajos de construcción (Nieves 2009, 25).

El 24 de junio de 1909 la Southern Pacific organizó en New Jersey una nueva empresa denominada Ferrocarril Sud Pacífico de México (Nieves 2009, 25). La formación de esta compañía, el 23 de junio de 1909, le significó ser la compañía extranjera más

grande del noroeste y la segunda empresa ferroviaria más grande del país después de los Ferrocarriles Nacionales. La compañía inició con un capital de 75 millones de dólares, fundándose bajo las leyes de sociedades anónimas de New Jersey en el año señalado, cuya filial fue la norteamericana Southern Pacific Railroad Company –o empresa matriz– (Gracida 2014, 32-35). El objetivo de formar la compañía fue retomar la concesión que le fue otorgada en 1904 para la formación del Ferrocarril Cananea, Rio Yaqui y Pacífico, para seguir con la construcción de la línea a Guadalajara. Si bien había una preocupación por conectar con esta última ciudad, el objetivo final de la compañía era llegar a la Ciudad de México.³⁶ No obstante, su consolidación se realizó sólo hasta el 9 de agosto de 1912 a través de la autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Una vez formada la compañía los trabajos de construcción siguieron, aunque prontamente fueron interrumpidos por la revolución. El 5 de febrero de 1912 la construcción del ferrocarril llegó hasta Tepic, mismo año en que la compañía adquirió la Compañía Limitada del Ferrocarril de Sonora (Almada 1983, 245). Asimismo los trabajos de construcción también comenzaron de sur a norte, partiendo de la estación Orendáin del Ferrocarril Central Mexicano en 1908, llegando hasta La Quemada en 1913 (Medina 2014, 121-122), fecha en que se suspendieron los trabajos de construcción por el recrudecimiento de los enfrentamientos militares, dejando 167 kilómetros pendientes por construir, aunque

³⁶ El trazo original está estipulado en el contrato celebrado entre la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y la Compañía del Sud Pacífico el 3 de noviembre de 1910. La construcción de esta línea atravesaría los estados de Jalisco, Michoacán, y México, para así llegar a la Ciudad de México. Véase AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/117-1 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Suspensión de los trabajos de construcción 1918-1920. F 1. O en su defecto consúltense los informes anuales donde se especificaban los tramos pendientes por construir.

sin duda fueron los kilómetros más complicados y de mayor inversión debido a que en este punto se ubica la sierra madre occidental (Vera 1943, 33).³⁷

Esta interrupción aconteció por el inicio de la revolución, de ahí que la construcción se retomara hasta mayo de 1923, obras que llevaron la vía al sur de Tepic, aunque en diversos momentos se volvieron a suspender los trabajos de expansión. Fue hasta el 17 de abril de 1927 que se logró la conexión del Sud Pacífico y los Ferrocarriles Nacionales de México, siendo el kilometraje total de Nogales a Guadalajara de 1,762 kilómetros de vía troncal. No obstante, no se debe omitir que, no todas las líneas férreas asentadas en torno al Sud Pacífico pertenecieron a ella, tal fue el caso en Sonora con el Ferrocarril del Rio Mayo, el cual corría de Navojoa a Yavaros, así como el ferrocarril de Nacozari. Éste, el Sud Pacífico, fue explotado por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas a través de una junta directiva desde la ciudad de México (Vera 1943, 295). La administración y explotación de esta última, el Ferrocarril del Rio Mayo, puede verse al menos hasta 1936, aunque muy probablemente siguió bajo la dirección de la secretaría.

Si bien la línea troncal del Ferrocarril Sud Pacífico se había concluido con la conexión en Guadalajara, aún quedaba pendiente la vía que se había estipulado en la concesión de Huller de 1887, la cual pretendía conectar a Baja California con Sonora, y a su vez la integración con el territorio nacional. Los trabajos de esta vía comenzaron hasta el Gobierno de Lázaro Cárdenas, en 1937, aunque fue concluido hasta 1947, uniéndose al Sud

³⁷ Las explicaciones de la construcción de este último trazo son variadas, por ejemplo, Nieves expone que la línea del Sud Pacífico sólo se realizó de norte a sur y que la entrada a Jalisco fue en 1926, mientras que para el 15 de abril la vía se internó a Guadalajara (Nieves 2009, 25), mientras que Vera sugiere que la construcción de la vía se hizo de ambos extremos, aunque la que obtuvo mayor kilometraje fue la proveniente del norte. La versión de Vera parece ser la acertada debido a que él fue Gerente General del Ferrocarril Sud Pacífico de México.

Pacífico en una nueva estación que se denominó Benjamín Hill. La longitud de la vía fue de 537 km (Nieves 2009, 26). La construcción como en el caso de la línea troncal del Sud Pacífico a Guadalajara, se realizó desde dos puntos. El primero proveniente de la península, mientras que el segundo partió de Benjamín Hill, con el fin de unir ambos extremos.

La compañía del Sud Pacífico operó hasta 1951, fecha en la que después de una serie de problemáticas fue vendida al Gobierno de la República. Una vez adquirida la compañía, ésta siguió operando con el mismo nombre hasta los primeros meses de 1952, puesto que el 8 de marzo de 1952 se constituyó la empresa Ferrocarril del Pacífico S. A. de C. V., bajo la gerencia general del Ingeniero José Rivera, quien comenzó los trabajos de rehabilitación de vía y compra de locomotoras (Escoboza 1976, 284).

2.2.2 El Ferrocarril Sud Pacífico. Bosquejo de sus problemáticas como compañía

Si bien la bibliografía sobre el Sud Pacífico es numerosa y diversa, dentro de ella pocos trabajos han seguido su funcionamiento como compañía, desde su creación –o incluso antes- hasta su nacionalización. En esta tarea Rufus Kay, en un breve ensayo, señala tres dificultades previas, durante, y posterior a la revolución. El primer problema del ferrocarril en Sonora data de 1880, fecha en que se dio inicio a la construcción de la línea de Guaymas a Nogales, debido a que el gobierno mexicano fue cauteloso en la entrega de subsidios a la compañía concesionaria ante el temor de una posible invasión del gobierno norteamericano, o de una estrategia para adueñarse de Sonora cuyo fin sería tener salida a través del Golfo de California (1955, 25), sumándose acontecimientos desfavorables como la fiebre amarilla

de 1882 a 1885, problemas de interconexión con el ferrocarril New México and Arizona, y las altas tarifas (Gracida 1994, 122-125). El segundo fue la inestabilidad existente en 1907, debido a que las tensiones de una revolución estaban presentes en el panorama nacional. En tercer y último lugar, resalta la competencia que enfrentó la compañía del Sud Pacífico en el sur norteamericano donde la empresa se disputaba el tráfico con la Santa Fe Company, aumentando la baja rentabilidad (Kay 1955, 26).

A ello habría que sumar la problemática señalada por Trennert, quien sostiene que en el caso del Ferrocarril Sud Pacífico los problemas de su rentabilidad van de la mano con su origen, como un pecado original. Esto se debe a que desde 1909, fecha en la que se consolidó la compañía, asumió la explotación del Ferrocarril de Sonora, empresa que se había declarado no rentable desde 1889, aunque los directores del Sud Pacífico se mostraron optimistas y asumieron el riesgo de operar la línea, para ello propusieron la construcción de ramales hacia centros mineros para la extracción de oro y plata, así como la expansión de la vía hacia Guadalajara con la expectativa de detonar zonas agrícolas (desarrollismo). Sin embargo, la conclusión de un estudio diagnóstico sobre la viabilidad del proyecto fue poco alentadora, debido a que: “el camino no cumpliría con los gastos fijos y gastos de operación para los años venideros” (1966, 268).

Para la etapa revolucionaria los problemas continuaron. Las siguientes complicaciones a la que se enfrentó la empresa fue la incautación,³⁸ la destrucción de equipo rodante e instalaciones, y suspensión de la circulación de los trenes: “En un período de sesenta días, unos 200 puentes fueron quemados en el derecho de paso y en 1912 sólo,

³⁸ Valencia menciona en su trabajo que el Sud Pacífico no fue incautado debido a “su escasa importancia estratégica”, al igual que el ferrocarril de Tehuantepec (2015, 26). No obstante, la historiografía local ha señalado que sí se realizó incautación de las líneas por parte de las distintas facciones armadas, *cfr.* con Gracida Romo.

de febrero a julio, no menos de veintisiete largos caballetes de madera en el tramo entre Empalme (punto de unión cerca de Guaymas) y Tepic, fueron quemados o volados por los llamados ‘insurrectos’” (Kay 1955, 27).

Si bien menciona Kay que es complicado identificar a los responsables de estos actos debidos a la agitación de la revolución, señala que si es claro que: “Entre 1910 y 1920, en todo caso, el ferrocarril perdió unos miles de millones de dólares en propiedades destruidas a lo largo de su línea costera como resultado de la guerra, el bandidaje, el vandalismo, y el deterioro por falta de uso” (1955, 27). En esta etapa señala Trennert que también sufrió incautación y destrucción de material rodante, sustancialmente de 1914 a 1918, paralizándose el 80% del sistema ferroviario (1966, 270).³⁹

Para la etapa revolucionaria Guajardo Soto, si bien no niega la destrucción material rodante, señala que el daño más importante para los ferrocarriles en México fue el del capital humano, debido a que se desarticuló el sistema laboral de matriz anglosajona y empresarial (2010, 13-15). Alcanzando su punto álgido en el periodo posrevolucionario ya que una gran cantidad de trabajadores pidieron su incorporación a las empresas mediante el “derecho de carabina”,⁴⁰ lo que generó: “disciplinas ajenas a la industrial, gremialismo ausente de realidades económicas y tecnológicas [...] apoyado en un nacionalismo retórico y en una xenofobia laboral cuya lógica económica mutó desde el asalto de los puestos de trabajo hacia la extracción de renta de la compañía y la búsqueda de estabilidad” (Ibíd., 74).

³⁹ En este sentido el autor señala el cierre de minas como La Colorada y Minas Prietas, lo que agravó más las finanzas de la empresa (Trennert 1966, 270). Particularmente, Gracida señala que la movilidad de la producción agrícola y mineral disminuyó de 460,176 toneladas que se transportaban en 1913 a 346,384 en 1916 (2011, 78).

⁴⁰ El derecho de carabina es la reclamación del personal que operó los trenes durante la revolución para su incorporación a la empresa una vez terminada ésta, argumentando legitimidad por haber apoyado a determinada facción armada. Cabe destacar que gran parte de este personal no contaba con los conocimientos técnicos, por lo que su incorporación fue acompañada de indisciplina y apoyo a los grupos políticos.

En este sentido se puede señalar que este posicionamiento fue “solapado” por los presidentes posrevolucionarios, al convertirse los trabajadores ferroviarios en un brazo político importante, sobre todo los trabajadores calificados, como lo fueron: los conductores, maquinistas, fogoneros, garroteros, y telegrafistas, de 1920 hasta el cardenismo donde se observa ese “favoritismo”.⁴¹

Otro problema no menor, fue la mano de obra. Kay considera esta problemática en tres etapas. Para el primer momento indica que la mano de obra que se encargó de realizar el tendido de las vías provenía de núcleos agrarios como Nayarit, donde se ubicaban una gran cantidad de hacendados, el problema radicó en lo que significó el cambio de trabajo, puesto que pasó de un trabajo de antiguo régimen a un trabajo moderno, el cual otorgaba como remuneración un salario. No obstante, para el segundo momento con la revolución, los hacendados se vieron disminuidos por el fenómeno mismo y por la escasa mano de obra, lo que los volvió más desconfiados hacia las compañías que cooptaban a la mano de obra con mayor facilidad. La consecuencia inmediata de este fenómeno se reflejó en la etapa posrevolucionaria, pues ya se había moldeado el carácter de los trabajadores, puesto que obtuvieron otra visión de lo que debía ser el salario y las condiciones de trabajo, por lo que comenzaron a agruparse en sindicatos (1955, 28). Particularmente, después de 1930 los mexicanos que laboraban en el Sud Pacífico se mantuvieron a la ofensiva contra la compañía, por lo que a través de la huelga y la agitación sindical encontraron su mecanismo de trabajo, guiado bajo la solidaridad (Lewis 1997, 272).

⁴¹ Parte de esas políticas se pueden analizar en la década de los treinta, que es quizá el período donde los trabajadores se vuelven más combativos, particularmente con la Ley Federal del Trabajo y con la política cardenista.

Siguiendo la línea laboral, este último autor analiza el factor en torno a lo perjudicial que fue para la empresa, puesto que al ser los puestos en el ferrocarril mejor remunerados que los empleos locales, los trabajadores “acudían a laborar sólo tres o cuatro días y luego se detenían por periodos prolongados” (Lewis 1997, 270-271).⁴² Esta actitud de los trabajadores mexicanos muestra la desvinculación laboral del sistema de trabajo anglosajón, y al mismo tiempo indica el apego del obrero mexicano a sus trabajos previos. Es menester mencionar que este problema no fue exclusivo del Sud Pacífico, ni de la industria ferroviaria.

Una problemática que debe estudiarse y no soslayarse, es la del paralelismo de las vías de comunicación. Este fenómeno representó en el caso de los Ferrocarriles Nacionales un problema grave. En el caso del Sud Pacífico, las preocupaciones por las construcciones de una red carretera se dieron en el periodo posrevolucionario desde el estado de Sonora – aunque probablemente esta preocupación también fue federal-, particularmente en el periodo de 1921 a 1929 como lo sugiere Almada y Medina. En este lapso se emitieron una serie de leyes para el fomento económico, encontrándose en ellas la ley 198 del 26 de mayo de 1925, denominada Ley de Caminos para el Estado de Sonora, y el proyecto del General González Lugo del 14 de octubre de 1927, el cual estipulaba la construcción de la Carretera del Noroeste, cuyo trazo iba desde Nogales a Guadalajara, pasando por Sinaloa, Nayarit y Jalisco (Almada y Medina 2001, 388-389). Cabe recordar que la creación de la red carretera adquirió el mismo tono discursivo como en su momento sucedió con el ferrocarril, el del progreso.

⁴² Probablemente Lewis este haciendo referencia a los peones los cuales daban mantenimiento a la vía, de lo contrario, si hubiesen sido trabajadores “clave” su unificación bajo una organización sindical hubiese sido complicada.

Las estadísticas para 1938, si bien deben tomarse con cautela, señalan para los estados que recorre el Sud Pacífico: Sonora, Sinaloa, Nayarit, y Jalisco, que la longitud de caminos carreteros era de 5,060 km, 1,872 km, 679 km, y 1,444 km, respectivamente. Aunque estas cifras no dejan ver qué porcentaje de este kilometraje corrió paralelo a las vías, ni su distribución, como tampoco sus condiciones, o bien, si eran petrolizados, si devela la importancia que estaba adquiriendo la construcción de carreteras. Ilustrando el caso, puede observarse que, para la construcción del camino carretero de Nogales, Sonora a Suchiate, Chiapas, el gobierno federal destino 2,7 millones de pesos.

El número de vehículos registrados también permite obtener una idea de la afluencia que los vehículos automotores tuvieron en los estados mencionados. Para el caso de Sonora había en 1935, 2 839 vehículos, mientras que para 1936 el número se redujo a 2 288. Los camiones de pasajeros en 1935 se contabilizaron en 307, aunque para 1936 la cifra bajó a 222. Los camiones de carga fueron más numerosos, para 1935 había en total 1 455, y para 1936 disminuyó a 1 247. En Sinaloa, el número de automóviles para 1935 fue de 1 506, y para 1936 fue de 1 280. En camiones de pasajeros en los años correspondientes fue de 247 y 201. Mientras que camiones de carga se registraron para 1935, 566 en total, y para 1936 542. En Nayarit la suma de automóviles para 1935 y 1936, fue de 147 y 136 respectivamente. En camiones de pasajeros para los años señalados las cifras totales fueron de 75 y 74. En tanto los camiones de carga se contabilizaron, para 1935 en 62, mientras que para el año siguiente la cifra se incrementó a 99. En el caso de Jalisco el número de automóviles para 1935 fue de 3 142, para 1936 la cifra se incrementó a 3 328. Los camiones de pasajeros se contabilizaron en 527 y 475 para los años señalados. Por último,

los camiones de carga para 1935 fueron de 1 232, mientras que para 1936 disminuyeron a 791.⁴³

Una vez comenzada la etapa posrevolucionaria, los problemas persistieron. El primer gran reto de la compañía fue hacer frente a la depresión de 1929. Kay sugiere que, si bien México resintió menos la crisis que Estados Unidos, el eco de la depresión afectó al Sud Pacífico: “Su servicio se volvió menos regular, con sólo dos o tres trenes a la semana, ya que el Southern Pacific vio disminuir sus ingresos a la mitad por las condiciones de la depresión” (1955, 31). No se debe perder de vista que los principales ingresos de la compañía provenían del sector minero y del agrícola.

Si bien Kay hace estas anotaciones someras, Lewis apunta un problema más grave derivado de la crisis, colocando atención a la Ley arancelaria Smoot-Hawley del 30 de junio de 1930, la cual tenía como fundamento central un nacionalismo económico para favorecer a los agricultores norteamericanos debido a que la carga procedente de México se distribuía en Estados Unidos, afectando a los productores nacionales: “La ley inmediatamente elevó los derechos de importación sobre las verduras un enorme 600% y tuvo un impacto dramático en el SP de México. Los envíos bajaron de un pico de 8,394 cargas en 1929-30 hasta un mínimo de 1,282 cargas por 1933-34.” (1997, 260).

El problema no queda ahí, el análisis de Lewis muestra que debido a la naturaleza mayormente agrícola de la carga los ingresos más importantes de la compañía se centraban

⁴³*Anuario Estadístico de 1938*, p. 232-236. Es conveniente aclarar que las erogaciones de los caminos carreteros se calcularon sólo hasta 1937. Y que los datos de vehículos, camiones de pasajeros, y camiones de carga están divididos en las siguientes categorías: oficiales, de alquiler, y particulares. Además, no se incluyeron motocicletas, coches de tracción animal, carros y carretas, y bicicletas. Si bien no se agregaron los datos mencionados y los vehículos se distribuyeron a lo largo y ancho de los estados mencionados, los datos exponen la importante presencia de los diferentes tipos de vehículos automotores para la movilidad de personas y mercancías.

en los primeros cuatro meses de cada año, que era cuando se movían las cosechas a través del tren, mientras que los ocho meses restantes el tráfico bajaba considerablemente. Esta reducción la muestra el autor con dos ejemplos, uno para 1931 y el segundo para 1932. Para el primer caso se obtuvo en mayo un beneficio bruto de \$1, 074, 766, mientras que para diciembre de ese año sólo se obtuvieran \$82, 855. Para el segundo año, el ingreso total de la compañía en el año fue de \$437, 442, cantidad inferior a la mitad de lo que se obtuvo solamente en mayo del año anterior (1997, 261).

Un balance también cuantitativo, pero ahora financiero lo presenta Hardy, quien refiere que el periodo de crisis propició que el Sud Pacífico perdiera 60 millones de gasto de capital. A pesar del optimismo de los funcionarios de la compañía, el déficit anual continuo por 400 mil más. Para 1933, en la reunión anual de la Pacific Coast Branch of the American Historical Association, donde aún se discutían los efectos de la revolución, se concluía que la situación de la crisis agravaba más la situación de la compañía, sin embargo, para recomponer el camino habría que hacer algunos sacrificios, aunque entre ellos y dada la nueva situación política se descartaba a los trabajadores (1951, 261-262).

En un periodo previo a la gran depresión, Lewis no pierde de vista el movimiento cristero. La pertinencia de colocar atención a este conflicto se debe a que la línea del Sud Pacífico llegaba a Guadalajara, y parte de las confrontaciones se disputaron cerca de las vías, o incluso fueron usadas por los combatientes: “las depredaciones de los Cristeros causaron daños muy pesados al ferrocarril, especialmente en Nayarit y Jalisco, y limitaron severamente la capacidad del ferrocarril para funcionar a lo largo de muchas porciones de

su línea recién terminada.”⁴⁴ Los destrozos materiales se calcularon en 404 mil dólares, sugiriendo que fueron mayores a los daños causador por la revolución. Para paliar la situación la empresa solicitó a la matriz norteamericana ayuda económica, de la cual recibió una negativa como respuesta, mientras que el gobierno mexicano dio una negativa parcial. Al final ambos, empresa y gobierno, prestaron ayuda. El primero envió tropas para la protección de los trenes, mientras que la empresa correspondió con la movilización de tropas a las zonas de conflicto. No obstante, el ferrocarril no se vio afectado sólo por el movimiento cristero, de 1926 a 1929, también se vio afectado por las agitaciones yaquis en la parte norte (Lewis 1997, 235-238).

Un siguiente factor de merma a la compañía fue la promulgación de la Ley Federal del Trabajo. Esta problemática también es resaltada por Lewis, quien analiza el fenómeno y sugiere que la promulgación de esta ley repercutió en las finanzas de la compañía, debido a que ésta favorecía a los trabajadores, puesto que estipulaba como debían ser tratados:

El artículo 111 estipula que se debe proporcionar vivienda a todos los empleados, excepto en las ciudades donde la empresa emplea a menos de 100 hombres”; Titcomb calculó un costo anual de \$ 160,000. Otros artículos de la ley exigían un aumento del salario mínimo, pagos mucho más altos para los trabajadores lesionados y otros elementos generadores de costos que el presidente calculó que sumarían \$ 1, 167,000 pesos (Lewis 1997, 253-254).

La ley Federal también favoreció a los trabajadores mexicanos por encima de los extranjeros, puesto que en algunos puestos se pedía emplear a trabajadores mexicanos siempre y cuando estos estuvieran dispuestos, excepto puestos de dirección. Ante este

⁴⁴ Entre algunos de los daños causados que enumera el autor se encuentra la quema de un puente a 30 kilómetros de Tepic, cuyas reparaciones se estimaba tardarían 6 semanas, por lo que en este lapso se interrumpió el tráfico entre Guadalajara y la Ciudad de México (Lewis 1997, 236). Acontecimiento que debió repercutir en las finanzas de la empresa.

señalamiento en la ley, la compañía despidió a 57 trabajadores norteamericanos (Lewis 1997, 257-258).

Otro punto que afectó a la empresa fue la imposición de una ley que establecía que la compañía debía entregar al gobierno el 10% de sus ingresos brutos (Lewis 1997, 273). La promulgación de esta ley encuentra su origen con Obregón. No obstante, la empresa se mostró renuente, aunque poco pudo hacer, y argumentó dos puntos. El primero es que consideraba injusto este impuesto ya que no veía porque debía entregar parte de su ganancia al gobierno, y, en segundo lugar, porque el gobierno aún le debía bonos a la compañía por las afectaciones de la revolución y el movimiento cristero.⁴⁵

Otro momento de tensión que causó eco en el Sud Pacífico se encuentra en el sexenio de Lázaro Cárdenas. En su etapa radical Cárdenas adoptó una política nacionalista al confiscar y nacionalizar industrias estratégicas para el país: la petrolera, y la ferrocarrilera. Estas acciones crearon un escenario de incertidumbre en el Sud Pacífico, empresa que se opuso al nacionalismo gubernamental (Kay 1955, 31).⁴⁶ Más allá del clima de incertidumbre que creó la ola nacionalizadora, las repercusiones que golpearon al Sud Pacífico fueron de índole económica, puesto que, al realizarse la nacionalización, en un plazo de seis meses:

Los Ferrocarriles Nacionales habían dejado de pagar las tarifas del SP de México por el flete transferido a las líneas mexicanas. En marzo de 1938, la deuda de las líneas nacionales cooptadas con el SP de México había alcanzado un millón de pesos. Las deudas de SP de México también aumentaron rápidamente. A fines de abril de 1938, la compañía debía a Standard Oil \$175,000. Los administradores estadounidenses pagaron deudas y gastos locales, pero permitieron que sus

⁴⁵ Lewis no señala de donde proviene este impuesto, pero éste fue resultado del convenio De la Huerta Lamont en la renegociación de la deuda nacional.

⁴⁶ Señala el autor que los administradores de la compañía cuando creyeron que era inminente la nacionalización del Sud Pacífico pidieron al gobierno la cantidad de 17, 000, 000 –aunque no se especifica si dólares o pesos- (1997, 31).

acciones, tiendas, equipo y material rodante se deterioraran lentamente (Lewis 1997, 296).

Las contradicciones de la década de los veinte, la crisis del veintinueve, y el ascenso de los movimientos laborales se pueden observar en la disputa entre empresa y trabajadores dentro del Sud Pacífico en 1936. En este año, el gobierno autorizó a los obreros un incremento del 16% en su salario, lo que significó un desembolso extra de un millón de pesos para la empresa (Trennert 1966, 279), la cual ya operaba en números rojos. A través de estas problemáticas se puede entender que para 1939 la empresa matriz, residente en Estados Unidos, dictara que a partir del 1 enero de 1940 la empresa mexicana operaría con sus propios recursos debido a que sólo registraba pérdidas.

Para 1947, 6 mil trabajadores solicitaron que la empresa fuera nacionalizada debido a los problemas salariales que tenían. La respuesta del Estado fue negativa, argumentando que sería incapaz de asumir los gastos, ya que en ese mismo momento no podía solventar la nómina de Ferrocarriles Nacionales. Sin embargo, la situación se agravó y el Gobierno asumió la administración por año y medio, tiempo en el que analizó y concluyó que para la rehabilitación de vías y equipo requería de 17 millones de pesos. Para 1951, éste compró el ferrocarril al Sud Pacífico, argumentando tiempo después que el ferrocarril no era rentable.

Anotaciones finales

Hasta aquí se ha realizado un recuento del contexto histórico de los trabajadores ferroviarios en el país, así como el origen de los ferrocarriles en México, y particularmente el caso del Sud Pacífico de México.

El propósito de realizar esta tarea es exponer la arista de los trabajadores, capital y estado, para entender como convergen en el vértice. En el caso de los obreros, se ha señalado que pasaron por un proceso de organización que mutó constantemente, iniciando con las sociedades mutualistas, para dar paso posteriormente a las confederaciones, y por último congregarse y afianzarse en lo que fue el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana. Todos estos cambios acontecieron en un periodo de larga duración que se caracterizó por ser dinámico. En este lapso de igual manera se puede resaltar que los trabajadores pasaron de una etapa de búsqueda de protección y de defensa, a una de transformaciones, para culminar y adoptar una postura combativa, sobre todo durante el cardenismo. No obstante, este proceso de transformación que observó la clase obrera, no se puede entender sin la intervención del Estado, quien le otorgó los marcos legales para su defensa, así como la participación política que justificó su combatividad.

En este mismo tenor, se presentó el ferrocarril en México como resultado de una política modernizadora. Industria que pese a los beneficios que propició al país, hizo frente a dificultades endógenas y exógenas, que mermaron su funcionamiento, como lo fueron en el caso del Sud Pacífico, la construcción de la vía basada en la idea del desarrollismo, la revolución que trajo consigo destrucción de material rodante e infraestructura así como desorganización y suspensión de las transportación, el movimiento cristero, la expediciones de leyes laborales, la crisis financiera del veintinueve, los conflictos laborales en la década de los veinte y las políticas obreras favorables del cardenismo. Sin embargo, la tarea de explicar cómo se concatenaron estos tres actores: trabajadores, compañía del Sud Pacífico, y el Estado, no se puede realizar, si no se explica el funcionamiento de la compañía y la estructura laboral.

Capítulo 3

El Ferrocarril Sud Pacífico de México visto desde adentro. Una introspección a su estructura y sus problemáticas

El propósito de este apartado es identificar y analizar elementos concretos al interior del Ferrocarril Sud Pacífico de México que condicionaron su funcionamiento, desde el año de su formación hasta finales de los años veinte. Para cumplir con el propósito se abordarán cinco importantes temas: la mesa directiva, el problema de la deuda, la infraestructura, los ingresos, y por último se esbozará el problema laboral, mismo se ampliará en el capítulo siguiente.

La exposición de los temas señalados comienza comúnmente en 1908 y finaliza hasta 1928. El propósito de tomar esta periodización tiene dos motivos. El primero, porque es necesario mostrar en un periodo de larga duración la funcionalidad de la empresa, así como las dificultades, ya que este es el marco inicial que permite comprender el declive del Sud Pacífico en 1951, y también porque es el escenario donde se comenzaron a suscitar las huelgas que se estudian en capítulo siguiente. El segundo, tiene que ver con una limitación de las fuentes, pues lo ideal hubiese sido encontrar la información hasta 1932 para contextualizar la segunda huelga.

Por otra parte, el panorama de larga data permite formar una idea de las dificultades del Sud Pacífico, así como su postura para solicitar ajustes laborales. Aunque es importante señalar, que este ejercicio también deja preguntas sin contestar, por los que los temas señalados, si bien no están mal encaminados, se vuelven nuevos temas de intereses para la investigación.

3.1 La mesa directiva y sus cambios

El funcionamiento del negocio ferroviario requiere de una estructura administrativa que le permita cumplir con su objetivo: la venta de transportación. Realizar esta tarea involucra a un número importante de trabajadores, que a su vez son agrupados en distintas secciones que forman la estructura piramidal. Sin embargo, encontrar un estudio que explique la interacción de estas secciones es complicado, y resulta más complejo referir investigaciones que se centren en las mesas directivas o en las gerencias.

Estas dificultades tienen una justificación historiográfica y es que los focos de atención han apuntado a otros intereses. En referencia a esto se puede señalar que gran parte de la historiografía de la segunda mitad del siglo pasado implementó una tipología básica: empresarios y trabajadores, siendo el último grupo el más estudiado,⁴⁷ por lo que la complejidad de las estructuras empresariales quedó reducida a dos grandes bloques.

La predominancia de los estudios de clase hizo que no se ahondara en las partes administrativas, por lo que momentos coyunturales de la industria ferroviaria en México fueron descuidados, esto a pesar de ser analizados por sus contemporáneos, como lo fue la reorganización ferroviaria estudiada por Henry Thornton bajo indicaciones de Calles.⁴⁸ No obstante, el panorama en tiempos recientes parece cambiar, ya que algunos investigadores como Grunstein han enfatizado en realizar estudios desde el enfoque gerencial. Lo que abre

⁴⁷ Esta clasificación básica se realizó por el auge que cobraron los estudios obreros durante la segunda mitad del siglo anterior. Generalmente esta literatura iba encaminada a mostrar las injusticias que padeció la clase obrera, por lo que los grupos antagónicos se reducían a capitalistas y trabajadores, véase Ortega (1979) y Alonso (1972), sólo por citar algunos ejemplares emblemáticos.

⁴⁸ Véase el informe resguardado de Thornton en la biblioteca del Fideicomiso Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca, así como el análisis de Fred Linder, *The United States Railway Mission in México, 1942-1946*. Ambos informes plantean, para dos momentos cruciales, cambios importantes en la organización de los Ferrocarriles Nacionales, incluyendo el área administrativa con la finalidad de que tuvieran niveles óptimos de operación, aunque el objetivo no se logró por diversas circunstancias.

una puerta alterna para la comprensión de las empresas.⁴⁹ En este sentido, este apartado mostrara la estructura gerencial del Sud Pacífico y sus principales cambios, a la vez que se plantearán algunas interrogantes.

Para comenzar es preciso señalar que el Ferrocarril Sud Pacífico de México se creó con un capital social de 150 millones. El número de acciones emitidas fue de 750 mil, todas ellas de capital común u ordinarias. El número de accionistas osciló durante los años, aunque su máximo fue de 18 y su mínimo de 14 integrantes entre 1911 y 1928.

La empresa, como ya se señaló en el apartado anterior, se formó en 1909 y se consolidó en 1912. Sin embargo, esto sólo fue posible cuando adquirió la concesión y la propiedad del Ferrocarril de Sonora, además de la organización del Ferrocarril Cananea, Rio Yaqui y Pacífico. Su constitución, naturalmente requirió de la participación de inversionistas, desafortunadamente los informes anuales sólo permiten saber de ellos hasta 1911.⁵⁰ En esta fecha los miembros de la mesa directiva fueron catorce: Gordon M. Buck, F. V. Crosby, Maxwell Evarts, William Mahl, Alexander Millar, Charles G. Tegethoff, W. Thorne, A. Van Deventer, Joaquín Casasús, Fernando Durent, Jacinto Pimentel, R. L. Gorry, Robert Goelet, y Epes Randolph.

Algunos de estos personajes se mantuvieron en la compañía por periodos prolongados, mientras que otros sólo formaron parte de la empresa por un año. A su vez, algunos de estos miembros desempeñaron otros puestos, como lo fue el caso de la Junta

⁴⁹ Grunstein es quién quizá ha enfatizado en los estudios desde las gerencias, para muestra de ello véase su trabajo sobre los Ferrocarriles Nacionales: "Perspectivas gerenciales sobre el problema laboral [...]" y *Mariano Cabrera y Javier Sánchez Mejorada*. En ambos artículos Grunstein analiza las dos gerencias de Cabrera y la de Sánchez.

⁵⁰ Para 1908 sólo se sabe que el representante de la compañía fue H. A. McKay, AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288//87-1 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Información anual 1908.

Local. Ésta estuvo integrada por Casasús, Durent y Pimentel. Otro ejemplo fue el Comité Ejecutivo, el cual estuvo conformado por Buck, Mahl, Thorne y Lovett.

Sin embargo, ¿qué nos dicen estos datos? Hacer esta interrogante lleva a plantearnos otras incógnitas: ¿Quiénes eran estos personajes?, ¿los integrantes mexicanos qué papel desempeñaron y cómo llegaron? y ¿por qué en la Junta Local no había extranjeros? Responder algunos de estos cuestionamientos resulta complicado, sin embargo, para ellas se pueden dar respuestas parciales e hipotéticas.

Para el caso de la primera pregunta la información es escasa, no obstante, es muy probable que algunos de estos directivos fueran paralelamente integrantes de la filial de la compañía, la Southern Pacific Railroad Company. Por suerte, sabemos que el socio mayoritario, Gordon Buck, fue un abogado que fungió como representante de la Southern Pacific Company y de la Pacific Oil Company, además de pertenecer a la firma Humes, Buck, Smith & Tweed con residencia en Nueva York. Sin embargo, cuando la Unión Pacific se separó de la Southern Pacific, se quedó con esta última.⁵¹ Esta coyuntura explica porque fue el principal socio del Sud Pacífico.

En el caso de los demás accionistas, es probable que también estuvieran inmiscuidos en otras actividades de negocios. Es preciso mencionar que la mayoría de los directivos tuvieron su residencia en Estados Unidos, salvo los integrantes de la Junta de local. Éstos últimos establecieron su residencia en la Ciudad de México para tratar los asuntos de la empresa directamente con el gobierno.

⁵¹ The New York Times, May 1, 1970. Gordon M. Buck, 94, Railroad counsel.

Para el caso de la Junta local, también las respuestas son parciales. En el caso del origen de los directivos mexicanos sólo es posible obtener referencias de uno de ellos, Joaquín Casasús. Él fue un viejo porfirista, miembro del grupo de los científicos, cuya participación no sólo fue activa en la política sino también en los negocios, como lo sugiere Anaya (2011, 124).⁵² Ahora, responder por qué personajes mexicanos tuvieron participación en la compañía, así como en la junta local, tiene varias hipótesis.

La primera es que la formación del Sud Pacífico probablemente fue condicionada, como en su momento ocurrió con la Compañía Limitada del Ferrocarril de Sonora, para que integrara en su estructura a ciudadanos mexicanos. Una segunda posibilidad es que estos personajes, políticos y hombres de negocios, hayan buscado tener injerencia en la compañía, aunque su fin último no fuera el negocio ferroviario sino la explotación de minas o regiones agrícolas adyacentes a la línea férrea. Y la tercera posibilidad que se puede sugerir, al desconocerse si los mexicanos estuvieron desde los inicios de la empresa, es que hayan sido integrados por la compañía en el momento del advenimiento revolucionario, con el fin de disminuir el sentimiento antinorteamericano en dos sectores: el de los trabajadores, y el de los gobiernos que pudieran ser radicales.⁵³ Ya que tener aliados en una época de conflicto armado resultaría crucial para velar por su inversión.

⁵² Al parecer Casasús fue un banquero y tuvo una participación en los asuntos económicos del país, ya que fue consejero del Ministro de Hacienda. Estuvo activo en las discusiones del problema de la plata durante el gobierno de Díaz, y al parecer también intervino en la negociación de la Deuda Inglesa, véase el trabajo de Anaya sobre *La Reforma monetaria de 1905* (2011). Sobre su actividad bancaria pueden encontrarse expedientes en el Centro de Estudios Históricos de México, por sus siglas CEHM. Como funcionario del Sud Pacífico, en este mismo archivo puede encontrarse correspondencia dirigida a su amigo Enrique Creel -viejo porfirista y también miembro de los científicos-, informando sobre los daños que estaba causando la revolución en las vías del Sud Pacífico, CDLIV. 2a. 1910. 8. 81. CEHM, CARSO.

⁵³ La disputa entre trabajadores mexicanos y extranjeros ha sido abordada en trabajos históricos, los cuales sugieren que la rivalidad entre los dos sectores se debió a las condiciones laborales, las cuales siempre iban en perjuicio de los obreros mexicanos, como era el caso de los salarios y los derechos laborales. Sumado a ello señala Guajardo, se hacía presente la discriminación laboral hecha por los norteamericanos, lo que explica la

Para 1912 la mesa directiva no tuvo cambios significativos, sólo se agregó a ella R. S. Lovett.⁵⁴ Mientras que para el siguiente año se realizaron cinco modificaciones en ella. Los miembros que dejaron la mesa fueron Crosby, Millar, Lovett, Thorne y Gorry, y en su lugar se incorporaron W. F. Bull, J. Kruttschnitt, W. A. Worthington, Lewis J. Spence y A. K. Van Deventer. En la junta local se mantuvieron los tres miembros mexicanos, aunque se sumó Alberto M. Carreño.⁵⁵ Estos cambios posiblemente obedecieron al recrudecimiento del conflicto armado, por lo que algunos inversionistas optaron por evitar el riesgo, mientras que otros vieron la posibilidad, no esperando que el conflicto se prolongara, de tener participación en la industria ferroviaria.

Sin embargo, para 1914 la empresa dio un giro sustancial en su administración, notándose en dos puntos: el aumento de integrantes de la mesa, así como la remoción de algunos miembros, y la separación de los mexicanos en la mesa directiva y la junta local. En el caso de la mesa fueron removidos los funcionarios mexicanos y en su lugar se adhirieron extranjeros, incluido L. H. Parry, por lo que se pasó de quince a dieciséis el número de miembros. Como segundo punto, la separación de Casasús, Durent y Pimentel, provocó la reestructuración de la Junta Local, la cual quedó ahora integrada por: Hugh Neill, G. R. Hackley, R. G. Kirkland, y A. D. McDonald, así como el ya mencionado Parry.⁵⁶ Sin embargo, habrá que cuestionarse por qué el Sud Pacífico dio este giro en su administración. En este sentido es probable que la acción obedeciera a dos motivos. El

adhesión de los trabajadores mexicanos al movimiento revolucionario y la búsqueda de beneficios y estabilidad a partir de los años veinte (Guajardo 2010, 41). Aunque este sentimiento no fue exclusivo de las compañías ferroviarias, también se hizo presente en otras industrias.

⁵⁴ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/87-4 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1912. F 37-39.

⁵⁵ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/87-5 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1913. F 2.

⁵⁶ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/365-1 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1914. F 2-3.

primero era la coyuntura política, pues el ascenso de nuevos funcionarios surgidos del movimiento revolucionario requería la ruptura con los antiguos científicos porfirianos, como el ya señalado Casasús. El segundo, es que algunos inversionistas, ante el recrudecimiento del movimiento, decidieron retirarse del negocio.

Para el siguiente año, 1915, los cambios en la mesa directiva fueron mínimos. Puesto que sólo se redujo el número de miembros, suprimiéndose el puesto que había sido incluido el año anterior, por lo que la mesa volvió a estar constituida por 15 integrantes, quedando fuera Evarts. Por su parte la junta local, el comité ejecutivo y la lista de funcionarios se mantuvieron igual.⁵⁷ No obstante, esta administración, comenzó a padecer los destrozos provocados por los enfrentamientos entre los carrancistas y las fuerzas de la convención, como lo señala Yanes, resultando los perjuicios en: paralización del tráfico, destrucción de vías y material rodante, así como el fallecimiento de los trabajadores de la empresa (2000, 123). Problemáticas a las que se debe sumar la incautación.

Para 1916 la compañía presentó cambios importantes en sus diversas secciones. Los primeros se registraron en la mesa directiva. En ella fue removido Kirkland y su lugar fue tomado por Geo. F. Jackson, aunque esta modificación se realizó el 8 de febrero de 1916, es decir, un mes después de que se había llevado a cabo la ratificación de la mesa del año anterior. Sobra decir que Jackson se volvió un miembro importante de la compañía, desempeñándose en diversos cargos de importancia. Su ascenso comenzó cuando además de ser nombrado parte de la mesa, fue asignado para ser el representante de la compañía en México a través de la Junta Local, quedando destituido Alberto M. Carreño.⁵⁸

⁵⁷ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/366-1 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1915. F 1.

⁵⁸ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/367-1 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1916. F 2. Paradójicamente la separación de Carreño sólo duró un año, puesto que, al siguiente fue reintegrado. Su

Sin embargo, el panorama que se le avecinaba era desalentador, puesto que paralelamente a su nombramiento, Carranza siguiendo una política nacionalista, decretó la reducción de las tarifas ferroviarias en un 50% con el objetivo de estimular la economía (Richmond s/f, 118). Aunque el hecho de que no haya intervenido a la compañía, en la forma como lo hizo en otras áreas, se debió a que era una inversión norteamericana de grandes dimensiones, por lo que perjudicarla pondría el riesgo el reconocimiento que buscaba Carranza del gobierno norteamericano.

Para los dos años siguientes, 1917 y 1918, no hubo cambios sustanciales en la compañía. El más notable fue la sustitución en la Junta Local de Hackley por J. E. Dennison.⁵⁹ Sin embargo, las complicaciones no dejaron de suceder. Para estos momentos los directivos tuvieron que sortear una serie de dificultades entre las que se encontraban las presiones del gobierno.

La Secretaría de Comunicaciones y Obras Publicas a través de la Dirección de Ferrocarriles exigía el cumplimiento de sus obligaciones establecidas en el contrato del 3 de noviembre de 1910 entre ambas entidades. De ellas, la demanda central era que se pusiera en marcha la construcción de una nueva línea de ferrocarril que pasara por los estados de Jalisco, Michoacán, México y finalizara en el Distrito Federal. El trazo debía comenzar en algún punto entre la estación Orendain y Guadalajara, y de ahí debía recorrer los puntos antes señalados y finalizar en la capital del país. De no realizarse la construcción de dicha vía la Secretaría impondría las sanciones correspondientes por incumplimiento de contrato, bajo el argumento de que se estaban violando los artículos 1º, 2º y 3º, fracción II. Asimismo, la Secretaría también puntualizaba el incumplimiento de la fracción II del

reincorporación se realizó en la junta local, AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/87-6 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1917. F 5-6.

⁵⁹ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/87-8 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1919. F 4-5.

artículo quinto, así como del sexto, al no terminarse la línea que partía de la ciudad de Tepic y se extendía al sur hasta Magdalena.⁶⁰ Esta demanda es constancia de un comportamiento antagónico que iba a ser constante entre empresa y gobierno.

La respuesta de la compañía a la Dirección de Ferrocarriles se basó en argumentar que en ningún momento se estaba incurriendo en incumplimiento de contrato, puesto que los trabajos de reconocimiento los comenzó en 1911 en Jalisco, no obstante, el movimiento revolucionario impidió que se prosiguieran las tareas. Una muestra de los trabajos en marcha señaló la empresa, fue la transportación de un cargamento de rieles, los cuales al no ser utilizados fueron resguardados en los almacenes de los Ferrocarriles Nacionales de México. El material guardado fue sustraído por la compañía de los Nacionales sin autorización del Sud Pacífico, por lo que las 1000 toneladas de material fueron empleados para sus propias reparaciones. Ante esta situación y debido a las condiciones financieras de la compañía de los Ferrocarriles Nacionales el material no fue repuesto.

La respuesta a las acusaciones de infracción de la fracción II del artículo 5º, correspondiente al trazo de Tepic a Magdalena también se manifestaron. Sobre esto el representante del Sud Pacífico arguyó que en 1916 se explicó a la Dirección de Ferrocarriles que para poder terminar la línea a Magdalena se tenía primero que reconstruir la línea de 167 kilómetros de Acaponeta a Tepic. Sin embargo, las tareas de reconstrucción no se pudieron llevar a cabo debido a la inseguridad y al bandidaje que azotaba a la región, fenómenos de los cuales tenía conocimiento el gobierno, ya que a él se le había solicitado seguridad para poder continuar con los trabajos, misma que nunca brindó.

⁶⁰ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/117-1 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Suspensión de los trabajos de construcción 1918-1920. F 1.

Los argumentos anteriores fueron acompañados de otras dificultades presentes en la empresa, como lo fue la línea de Corral a Tonichi, la cual constaba de 155 kilómetros. Ésta también estuvo fuera de servicio debido a las operaciones militares que causaron destrucción de vías y puentes, a lo que se debía agregar la presencia de indios yaquis. Por último, la empresa expuso las dificultades que se presentaron en el ramal de Álamos, cuya extensión era de 62 kilómetros. Los desperfectos causados en esta vía por operaciones militares fue de tal dimensión que para las reparaciones se requería un desembolso de 150 mil pesos.

En consecuencia, la destrucción constante de las vías y del material provocó que la empresa utilizara para las reparaciones constantes, y ante las indicaciones de los gobiernos militares de mantener el servicio de trenes, el material que tenía disponible en diversos puntos de la vía y que ante esta situación se había agotado. Al mismo tiempo se veía obligada a reutilizar material en malas condiciones.

La situación se volvía más complicada por las consecuencias que generó la primera guerra mundial. La conflagración provocó que Estados Unidos impusiera restricciones para la salida de material, así como el encarecimiento de productos para la construcción. Estas medidas provocaron que las reparaciones y construcciones que tan urgentemente necesitaba la empresa dispararan su costo, mismas que de por sí requerían de fuertes sumas de dinero al ser obras de importancia. Un ejemplo de ello fue el tramo de Tepic a la Quemada. Esta vía de 160 kilómetros pendientes por construir requería en 28 de ellos atravesar barrancas y construir puentes de acero, así como la construcción de túneles. Si bien había una

estimación de los gastos por el total de la vía, el incremento de los precios del acero hizo que el costo de la vía se duplicara, pasando 17 a 34 millones, oro nacional.⁶¹

Otras dificultades a las que tuvo que hacer frente la compañía fueron las cuotas de inspección que tuvo que pagar, como lo señalaba el artículo 10 del contrato de concesión. De igual manera se vio obligada a contraer préstamos en el extranjero durante el periodo preconstitucional para costear los gastos de explotación y liquidar los sueldos de los empleados. Durante el periodo del constitucionalismo la compañía se vio obligada a aceptar el papel moneda, imposición que siguió afectando a la compañía puesto que éste no era aceptado en Sonora y los otros estados donde la compañía prestaba el servicio.

De igual forma sus ingresos se vieron afectados en 1917 por la suspensión de trabajos en las minas de Cananea, aunque ello no implicó que se suspendiera el servicio de pasajeros sí involucró que la compañía adquiriera préstamos mensuales por 100 mil pesos oro nacional para hacer frente a los gastos de explotación. La suspensión temporal de los trabajos en las minas generó que el gobernador exigiera a la empresa establecer un servicio especial para trasladar a los trabajadores de la mina a diferentes puntos de la línea férrea, lo cual dio como consecuencia una cuenta de 106 mil pesos oro nacional, cantidad que no fue pagada por el gobierno estatal. Igualmente, la compañía argumentó no haber realizado incremento de tarifas, lo cual disminuía sus ingresos.⁶² La supeditación por parte del gobierno sonorenses genera un panorama de los diferentes frentes que tuvo que combatir el Sud Pacífico, pues paralelamente enfrentó las reclamaciones del gobierno federal y las disposiciones del gobierno local.

⁶¹ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/117-1 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Suspensión de los trabajos de construcción 1918-1920. F 1.

⁶² AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/117-1 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Suspensión de los trabajos de construcción 1918-1920. F 6-7.

En consecuencia, de todas estas dificultades los directivos argumentaron que las condiciones existentes en el país le impidieron obtener lo suficiente para cubrir los gastos de explotación, y mucho menos cubrir el interés sobre el capital invertido, por lo que habían alcanzado un déficit de 48 millones oro nacional, lo que se traducía en un estado ruinoso.

Para 1919, los cambios en la mesa directiva destacaron por la separación de Hackley y Mahl para ser sustituidos por J. E. Dennison y J. P. Blair. Estas modificaciones trajeron como consecuencia la reestructuración de la Junta Local, por lo que ahora Dennison fue nombrado presidente.⁶³ La duración de esta gestión se extendió un año más, puesto que a inicios de 1920 fue ratificada. No obstante, para el año siguiente, 1921, prescindió de la mesa directiva Epes Randolph, entrando en su lugar H. B. Titcomb.⁶⁴ Éste último se volvió un personaje importante de la compañía, pues una vez integrado fue nombrado presidente de la mesa ejecutiva, además fue quien hizo frente a la huelga de 1927.

En los dos años sucesivos no hubo cambios significantes en la mesa directiva. Sólo hasta 1924 ocurrió un cambio de importancia. En esta fecha abandonó la compañía Gordon M. Buck,⁶⁵ quien había sido socio mayoritario de la empresa. Al parecer el motivo de abandonar la compañía estaba en su interés por realizar negocios en el sector petrolero, ya que desde 1921 se había convertido en vicepresidente de la Pacific Oil.⁶⁶ En este sentido habría que preguntarse si su salida influyó en el funcionamiento de la empresa, pues

⁶³ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/87-8 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1919. F 4-5.

⁶⁴ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/369-1 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1921. F 5-6.

⁶⁵ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/372-1 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1924. F 3-5.

⁶⁶ The New York Times, may 1, 1970

paradójicamente este año fue el último en el que se alcanzaron niveles “óptimos” de eficiencia, puesto que para 1925 el coeficiente de explotación se disparó a 102%.

Con lo anterior, la salida de Buck va más allá de un simple cambio administrativo, puesto que su salida fue secundada por ocho integrantes más. Quienes dejaron la compañía para inicios de 1925 fueron: W. F. Bull, J. Kruttechnitt, J. P. Blair, A. D. McDonald, Hugh Neill, L. J. Spence, Charles C. Togethoff y A. K. Van Deventer. En su lugar entraron G. W. Boschke, J. H. Dyer, T. O. Edwards, C. R. Harding, W. F. Herran, George McCormick, Paul Shoup, Wm. Sproule, y H. P. Thrall.⁶⁷

La reestructuración de la empresa implicó que hubiese un nuevo presidente, siendo Sproule al que le tocaría ejercer el cargo, mientras que el resto de los accionistas se integraron a la mesa directiva. Por su parte, la junta local se mantuvo igual que el año anterior -la cual ya contaba con dos vicepresidentes-, con Jackson como presidente, Parry como vicepresidente al igual que Dennison, y Carreño como secretario.

Sin embargo, los nuevos directivos empezaron a padecer las contrariedades. Para este momento la Inspección Técnica de Ferrocarriles, perteneciente a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, pidió a la compañía que realizara trabajos de construcción de vías laterales en la vía de Guaymas a Nogales. El motivo de esta petición fue el aumento de tráfico por productos agrícolas de exportación, el cual se había incrementado año tras año, mientras que la vía originaria del Ferrocarril de Sonora no había sido ampliada.

⁶⁷ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/373-2 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1925. F 4. La nueva administración trajo implícita una dispersión de sus miembros en los Estados Unidos, pues los lugares de residencia de los nuevos miembros fueron: San Francisco, New York, y Connecticut. Lo que pudo ser un factor en contra para una buena administración, pues si se revisan los lugares de residencia de los accionistas anteriores, casi el total de ellos tenían su residencia en Nueva York.

En el mismo sentido, las quejas también se realizaron para el ferrocarril que procedía del sur de Guaymas y de la división de Sinaloa. Éste se había vuelto el mayor proveedor de carga de la empresa, sin embargo, a menudo presentaba irregularidades en el itinerario. Estas alteraciones, producidas por el incremento en la explotación de mayores tierras agrícolas en esta zona, a su vez produjeron un efecto negativo en la división de Sonora.

A las deficiencias de vía se sumaron las de equipo, puesto que las locomotoras, si bien eran de potencia aceptable, no fueron suficientes para mover las grandes cantidades de productos agrícolas provenientes de Sinaloa, lo que retrasaba y dificultaba más el servicio, tanto de carga como de pasajeros. A ello se sumaba la observación que hacía la Secretaría para ampliar la estación de Nogales, la cual no era suficiente para albergar a los pasajeros.⁶⁸ Sin embargo, la empresa no pudo responder a las exigencias, puesto que los ingresos no eran suficientes para cubrir los gastos de explotación y además realizar mejoras.

Pese a no haber respondido a las demandas para un mejor servicio, esta administración se enfocó en terminar el proyecto que había quedado inconcluso: la conexión del Sud Pacífico con el centro del país mediante el vínculo con los Ferrocarriles Nacionales de México en Guadalajara. Aunque, si bien terminó por hacer la conexión, ya no hubo planes para seguir el trazo del proyecto original, el cual estipulaba seguir por Michoacán hasta llegar a la Ciudad de México. Esta tarea representó para la administración un desembolso de 26 millones, ello sin contar otras construcciones menores.

⁶⁸ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/73-1 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe técnico correspondiente a 1925. F 7-14.

Esta nueva inyección de capital, la cual se sumó a la realizada al momento de fundar la empresa, y a otras inyecciones que se hicieron a lo largo de los años, cuyo fin era encaminar a la compañía a niveles de eficiencia óptimos, desencadenó en un problema de sobre-capitalización. Es decir, las constantes inversiones no fueron retribuidas con la explotación.

Para 1928 se registraron solamente dos cambios. En este momento Jackson dejó la empresa y, Carreño, el único mexicano que había ocupado un puesto de importancia dentro de la empresa también fue separado, quedando en su lugar G. W. Dakin.⁶⁹ A estas modificaciones administrativas se sumó una de gran importancia que tenía como finalidad modificar la gestión del Sud Pacífico. La reforma referida fue el cambio de domicilio social y reubicación de las oficinas generales a Guadalajara. Aunque ello no implicó que Empalme perdiera importancia, pues aquí se siguieron ubicando los talleres generales, los cuales daban empleo a 500 trabajadores, mientras que la casa redonda de Guadalajara sólo empleaba a 35 obreros. En este sentido el cambio sustancial fue el traslado de los altos puestos.

En síntesis, se puede señalar que la dirección del Ferrocarril Sud Pacífico enfrentó una serie de complicaciones desde sus comienzos, y que ésta tuvo reestructuraciones en momentos claves. Sin embargo, no sabemos cómo la administración se comportó al momento de la devaluación de la plata que venía desde 1905 y de la mexicanización en los Ferrocarriles Nacionales, fenómeno que pudo generar incertidumbre. También desconocemos su postura en el estallido de la revolución, su comportamiento en la bolsa de valores, en otras cosas.

⁶⁹ AGN, Galería 5, Fondo SCOP 288/112-1 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1928. F 15-17, 143.

Sin embargo, algo que no debe pasar por alto es la salida de Buck a finales de 1924 así como de otros miembros de la mesa directiva, puesto que la reestructuración de la mesa significó un nuevo impulso para poner en operación de forma eficiente al Sud Pacífico. Éste se reflejó el tema de la deuda, y más notoriamente en la conclusión de la línea ferroviaria hasta Guadalajara.

3.2 El problema de la deuda

Los ferrocarriles en el porfiriato adquirieron deudas con el objetivo de obtener capital líquido para su fundación, con el compromiso de cubrir los montos en plazos establecidos. Sin embargo, los obstáculos que complicaron el terreno económico hicieron que muchas de estas deudas no fueran pagaderas. Los casos más emblemáticos son el del Ferrocarril Central y el de los Ferrocarriles Nacionales de México.⁷⁰

Sin embargo, el Ferrocarril Sud Pacífico no fue ajeno al problema de la deuda, ya que desde sus comienzos asumió la deuda del Ferrocarril de Sonora y adquirió una propia. Pero por qué es importante hacer una revisión a este tema. La importancia se encuentra en observar su comportamiento, ya que quizá es el principal indicador del funcionamiento de la empresa.

⁷⁰ La deuda no fue un problema exclusivo del Sud Pacífico. El caso más representativo y que acuciosamente se ha estudiado es el de los Ferrocarriles Nacionales de México. Véase Grunstein, *Del Gobierno accionista al estado propietario*, donde señala que la formación de los nacionales asumió desde sus inicios las deudas de las empresas que formaron parte de la consolidación. En este mismo tenor y con un trabajo más puntual puede verse la investigación de Valencia, quien señala que la consolidación implicó la apropiación de la deuda del: Ferrocarril Panamericano, del Ferrocarril de Veracruz y el Pacífico, del Ferrocarril Internacional Mexicano, aunque sin duda la deuda más importante provino del Ferrocarril Central Mexicano (2015, 387-388). De hecho, una de las argumentaciones del gobierno porfiriano para llevar a cabo la consolidación fue rescatar al Central de la quiebra.

Aunque es preciso puntualizar tres características de esta deuda. La primera, es que la deuda se dividió en dos grandes rubros: la deuda consolidada y la deuda flotante. La primera fue resultado del certificado expedido el 24 de junio de 1909, proveniente de la Compañía Limitada del Ferrocarril de Sonora. La segunda, fue una deuda adquirida al momento de crearse la empresa, también en el mismo año. La segunda característica y que no se debe perder de vista, es que fue una deuda establecida en moneda norteamericana.⁷¹ Este último punto no es un tema menor, puesto que los ingresos de la empresa no fueron en este metálico, sino en moneda mexicana. El tercer y último rasgo, es que esta deuda siempre se mantuvo privada,⁷² por lo que no se incluyó en la renegociación de la deuda pública mexicana para reactivar el crédito en la enmienda Pani-Lamont durante los veintes.

Pero, quienes eran los acreedores de la empresa. Al parecer éstos fueron distintos a lo largo de los años, y al parecer, la compañía no manejó la deuda directamente, esta se hizo a través de la Southern Pacific y de la Southern Pacific Railroad Company, aunque en algunos momentos aparecen otras compañías como el F. C. Arizona Eastern.

Lastimosamente, la información de la compañía sólo permite tomar el hilo de la deuda a partir de 1911. Para este momento el Sud Pacífico tenía un certificado de obligación de 58,7 millones y una deuda flotante de 29,4 por lo que la deuda total rondaba los 88,2 millones. Todo indica que hasta este momento la compañía estaba cumpliendo con

⁷¹ Si bien la deuda es en oro norteamericano, en este apartado todas las cantidades mencionadas de la deuda son expresadas en oro mexicano. La paridad promedio es 2 a 1. En otras palabras, la compañía adquirió la deuda en oro, sin embargo, sus ingresos eran en oro mexicano, metálico en constante devaluación. Lo que significaba que, para cubrir el monto de la deuda, así como sus intereses debía obtener ingresos constantes y con un alto margen.

⁷² Valencia sugiere que el gobierno no incluyó en la renegociación para reactivar el crédito la deuda de varias empresas privadas, como lo fueron: el Ferrocarril Mexicano del Sur, el Ferrocarril Mexicano, el Ferrocarril Interoceánico, y el Ferrocarril Unidos de Yucatán (2015, 389), sin embargo, no menciona la deuda del Sud Pacífico, aunque tampoco la incluye en la negociación. Más adelante se sugerirán algunas hipótesis sobre el destino de esta deuda.

las obligaciones financieras anuales que conllevaban las deudas. Por el certificado de obligación pagó 3,5 millones, mientras que por concepto de deuda flotante los intereses ascendieron a 1,5.⁷³ A manera de reflexión habría que preguntarse si el cambio al patrón oro en los Estados Unidos a principios de siglo, como consecuencia de la adopción de este metálico a nivel mundial, incrementó el monto original de la deuda. Lo que pudo haber sido una primera problemática de la empresa.

Para el siguiente año, 1912, el monto por certificado de obligación fue igual a la cantidad del año anterior, en tanto la deuda flotante se incrementó en 6,4 millones, pasando de 29,4 a 35,9. En suma, el total de la deuda llegó a 94,7 millones. Este aumento trajo como consecuencia una adición a los intereses, básicamente a los de la deuda flotante, cuyo monto alcanzó 1,8 millones.⁷⁴

En el año consecutivo, 1913, las obligaciones financieras de compañía volvieron a ser presionadas. Si bien el monto por certificado de obligación siguió siendo de 58,7 millones, la deuda flotante subió a 54,8. Sin embargo, la compañía tuvo que incluir en la deuda el monto de los bonos del 7% del Ferrocarril de Sonora de la primera hipoteca, el cual era de 10,5 millones. Este último rubro hizo que la deuda se elevara considerablemente, dando al final del año una deuda total de 124,1 millones. Pero, el problema no finalizó ahí, aún había que considerar los intereses, que naturalmente volvieron a incrementarse al aumentar el volumen de deuda. Por certificado de obligación se tenían que pagar 4,2 millones. Por su parte el interés por deuda flotante llegó a 2,5.

⁷³ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/707-1 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1911. F 13-15. El monto de 58,7 millones del certificado de obligación -deuda consolidada- se mantuvo constante hasta 1925, pero es importante señalarla en cada año para obtener el total de la deuda consolidada y flotante, así como el monto de los intereses.

⁷⁴ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/87-4 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1912. F 39.

Ambas cantidades sumaron un interés total de 6,7 millones.⁷⁵ No obstante, para este momento la empresa interrumpió el pago de los intereses, alegando que sus condiciones financieras no le permitían cubrir este rubro, lo cual fue cierto, pues la empresa arrojó un coeficiente de explotación elevado.

En 1914, la deuda volvió a incrementarse. El agrandamiento se dio en la deuda flotante, pasando a 70,7 millones, 15,8 más respecto al año anterior. Por su parte el certificado de obligación siguió sin modificaciones al igual que el monto por los bonos del 7% de la primera hipoteca. No obstante, el monto total de la deuda se incrementó a 139,9 millones. Por otro lado, los intereses ascendieron a 15,1 millones, de los cuales: 7,3 correspondieron a los intereses por certificado de obligación; 5,1 por concepto de deuda flotante; y 2,7 por concepto de los bonos de la primera hipoteca del Ferrocarril de Sonora.⁷⁶ Este último interés fue integrado este año, mientras que en el anterior sólo se agregó el monto. Y al igual que el año anterior, los intereses no fueron cubiertos por no existir fondos.

Para el siguiente año, 1915, la cuenta por certificado de obligación al igual que el concepto de bonos del 7% se mantuvieron igual, aunque la deuda flotante tuvo un cambio sustancial. El incremento referido fue de 45 millones, lo que significó el mayor crecimiento registrado respecto a años anteriores, cuyo máximo había sido de 20. En consecuencia, los intereses de los rubros señalados también se dispararon. Para el certificado de obligación el monto alcanzó los 19,1 millones, el concepto por deuda flotante llegó a 15,4, y por los

⁷⁵ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/87-5 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1913. F 3.

⁷⁶ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/365-1 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1914. F 3.

bonos de la primera hipoteca éstos se estimaron en 3,9, dando un total de 38,8 millones por concepto de intereses que tampoco fueron pagados.⁷⁷

Sin embargo, las oscilaciones de este año en la deuda no tienen una explicación fundamentada en los informes, aunque el incremento fue avalado por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Probablemente el aumento vertiginoso de la deuda se dio por una aceleración de los préstamos para realizar las reparaciones de los daños hechos por los enfrentamientos de las facciones armadas y así poder operar el ferrocarril. Al igual que por el atraso al pago de intereses. Para estos momentos, si se observan los ingresos, el servicio de transportación tuvo que seguir operando para responder a la dinámica económica de la región.

Inesperadamente para el año siguiente, 1916, se dio un revés importante a las obligaciones financieras de la empresa, sólo que en esta ocasión disminuyeron. En este momento la deuda flotante descendió a 79,6 millones, mientras que el certificado de obligación y el interés de la primera hipoteca se mantuvieron fijos, dando una deuda total de 148,9 millones. Los intereses también tuvieron una baja considerable, estos se estimaron en: 3,5 millones por el certificado de obligación, 3,3 por concepto de deuda flotante, mientras que por los bonos de la primera hipoteca cayeron a menos de un millón. Sumando los tres rubros un total de 7,5 millones por intereses.⁷⁸ No obstante, aunque disminuyó la deuda y también los intereses acumulados, estos últimos no fueron cubiertos por no haber fondos disponibles.

⁷⁷ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/366-1 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1915. F 2.

⁷⁸ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/367-1 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1916. F 2.

En el balance de 1917 la disminución de la deuda se invirtió, ahora los números presentaban un incremento. La deuda flotante tuvo un aumento de 9 millones respecto al año anterior, por lo que el total por este concepto fue de 88,1 millones. En consecuencia, el total de la deuda, consolidada y flotante, fue de 157,4 millones. Los intereses por su parte se calcularon en las siguientes cantidades: 3,5 por certificado de obligación; 3,8 millones por deuda flotante; y setecientos mil pesos por concepto de la primera hipoteca.⁷⁹ Aunque tampoco se realizaron los pagos debido a que no existieron fondos.

Desafortunadamente para 1918 no hay información para saber el comportamiento de la deuda. Es hasta 1919 cuando se puede retomar el hilo. En este momento la deuda flotante alcanzó los 84,6 millones, si bien el certificado de obligación y los bonos del 7% se mantuvieron igual, en esta ocasión se incrementó a la deuda un nuevo rubro: los intereses de los bonos del 7% no pagados del Ferrocarril de Sonora, por lo que el monto total de la deuda anual fue de 172,6 millones. En tanto los intereses de la deuda consolidada y flotante fueron de 8,8 millones desglosados de la siguiente forma. Por el certificado de deuda 3,5; por deudas flotantes 4,5; y por los intereses de los bonos setecientos mil pesos.⁸⁰ Para este año los intereses tampoco fueron cubiertos, el argumento fue que la empresa no tenía fondos disponibles.⁸¹ Además de ello, el Sud Pacífico puntualizó a la Secretaría de Comunicaciones que la operación del ferrocarril le estaba generando pérdidas, llegando hasta este momento con un déficit de 80,2 millones.

⁷⁹ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/87-6 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1917. F 7. Es interesante que para este año se señala que no existe deuda consolidada, habiendo sólo la deuda perteneciente al Ferrocarril de Sonora fechada el primero de enero de 1880, para la cual se obtuvo la emisión de bonos de oro por un valor de 10, 496, 000.00.

⁸⁰ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/87-8 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1919. F 7.

⁸¹ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/87-8 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1919. F 41.

El año siguiente, 1920, el monto de la deuda volvió a subir. Para finales de este año la deuda flotante se estimó en 92 millones. El certificado de obligación y los bonos de la primera hipoteca se mantuvieron igual, aunque el rubro de los intereses no pagados del Ferrocarril de Sonora se calculó en 19,2 millones, un millón más respecto al año anterior. La estimación de intereses dio un monto total de 9,3 millones, siendo la deuda flotante la que tuvo el incremento, llegando a 5,1 millones. El certificado de obligación y los intereses por los bonos del 7% del Ferrocarril de Sonora se mantuvieron fijos: 3,5 millones y 700 mil, oro mexicano, respectivamente.⁸² Estos intereses son los intereses acumulados durante el año, los cuales no se cubrieron por no existir fondos disponibles.

Para 1921 los datos no son suficientes para seguir el rastro de la deuda, por lo que es hasta 1922 que se puede retomar. En este momento, al igual que los años anteriores los cambios importantes se dieron en la deuda flotante y en sus intereses. En este sentido, la deuda a corto plazo se elevó a 107,9 millones, 16 más con respecto a 1920. Por lo que, sumado a los 58,7 millones del certificado de obligación, a los 10,5 de los bonos del 7% de la primera hipoteca, y a los 20,6 millones del rubro de los bonos del 7% no pagados del Ferrocarril de Sonora, el total de la deuda a finales de este año era de 197,9 millones. Mientras que los intereses totales sumaron 10,2 millones. Esta última cantidad fue resultado de los: 3,5 millones del certificado de obligación; 5,9 de la deuda flotante; y setecientos mil de la primera hipoteca.⁸³ Cabe destacar, que como se venía realizando, el monto de los intereses no fue cubierto debido a que no había fondos disponibles.

⁸² AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/368-1 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1920. F 9.

⁸³ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/370-1, Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1922. F70.

Para 1923, la deuda de la compañía también cambió. En este momento la deuda flotante llegó a 118,3 millones, por lo que sumada a los 58,7 del certificado de obligación, más los 10,5 millones de los bonos del 7% de la primera hipoteca, y los 21,4 de los intereses de los bonos del 7% no pagados, sumó una deuda total de 209 millones de oro mexicano. Penosamente para este año sólo se presenta el total de los intereses acumulados, los cuales fueron de 51,1 millones.⁸⁴ Sin embargo, al no conocerse el desglose de esta cifra no se puede entender el aumento acelerado de los intereses, por lo que probablemente esta cantidad sea la suma de los intereses acumulados de los años que no se pagaron.

El año sucesivo, 1924, trajo cambios importantes en la deuda del Sud Pacífico, probablemente motivados por el cambio de la mesa directiva. Esta modificación fue básicamente una reestructuración de la deuda. Aunque habría que preguntarse si el convenio Huerta-Lamont tuvo alguna influencia.

Lo que se hizo fue derogar el importe de los bonos del 7% del Ferrocarril de Sonora, equivalentes a 10,5 millones oro mexicano. Esta cancelación provino del convenio entre la Southern Pacific Railroad Company y la Compañía del Ferrocarril Sud Pacífico de México, fechado el 20 de octubre de 1922.⁸⁵ Este importe fue traspasado a la cuenta abierta de la Southern Pacific, incluyendo los intereses. Sin embargo, esta modificación no propició una disminución en el total de la deuda, la cual a final de año se contabilizó en 230,1 millones.

⁸⁴ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/371-1, Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1923. F 49.

⁸⁵ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/372-1, Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1924. F 8. Aunque el convenio fue registrado por el Lic. Federico Ignacio Velázquez, notario público No. 24, con residencia en la Ciudad de México hasta 1924, igualmente fue avalada por el registrador de Guaymas el 9 de junio del mismo año.

Este último monto se desglosó de la siguiente manera: 58,7 millones del certificado de deuda; 125,2 de deuda flotante correspondientes a la Southern Pacific Company; 33,3 millones de deuda flotante a la Southern Pacific Railroad Company; 10,8 millones de intereses no pagados a la Southern Pacific Company; y 2,0 millones de intereses no pagados a la Southern Pacific Railroad.

Para el siguiente y último año en que se puede dar seguimiento a la deuda, 1925, parte de ésta fue encasillada en otros rubros, descontinuando los intereses convenidos por bonos, certificados, y otras obligaciones anuales. El certificado de deuda se mantuvo igual, en 58,7 millones, mientras que la deuda de la Southern Pacific Company fue de 166,2 oro nacional, en tanto los intereses simples acumulados no pagados de la Southern Pacific Railroad Company fueron de 12,8.⁸⁶ Sumatoria que dio una deuda total consolidada y flotante de 237, 8 millones.

En los años consecutivos no se encuentra información de la deuda, sólo se hallan montos menores en rubros, como: deuda pública interna, intereses a pagarse al Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, intereses sobre pagares acumulados, entre otros conceptos. En este sentido pueden sugerirse dos hipótesis que expliquen la ausencia de la deuda para estos momentos. La primera, es que ésta haya sido suspendida como una condicionante para que la nueva mesa directiva tomara el control del Sud Pacífico. La segunda, de ellas es que ésta sí se haya incluido en la renegociación de la deuda en la enmienda Pani-Lamont, contrario a lo que sugiere Valencia (2015, 391-230), aunque las probabilidades son pocas, dadas las condicionantes de la enmienda que iban dirigidas básicamente a los Ferrocarriles Nacionales.

⁸⁶ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/373-2 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1925. F 6-7.

Con referencia a lo anterior, particularmente con la hipótesis que sugiere que la deuda pudo ser suspendida como una condicionante para una nueva administración. Ello no implicó que la empresa tuviera un viraje positivo en sus finanzas, puesto que, para este año, 1926, el coeficiente de explotación se disparó a 111%, superando al del año anterior que había sido de 102%, además de declarar que había finalizado el año con un déficit aproximado de 90,0 millones.

Sintetizando, ¿qué nos dice la información de la deuda? Si bien los datos expuestos en las líneas anteriores dejan algunos vacíos, no dejan de mostrar una radiografía de un problema de larga data que sin duda complicó el funcionamiento de la empresa.

En este sentido podemos clasificar la deuda de la empresa en tres momentos. El primero es el anterior a la formación del Sud Pacífico, donde la deuda provenía del Ferrocarril de Sonora, y que, si bien no sabemos el desglose, si sabemos que su consolidación dio un monto de 58,7 millones. El segundo, que enmarca nuestro periodo de estudio y del cual si tenemos datos de los montos anuales, es la consolidación de la deuda del Ferrocarril de Sonora que tuvo que realizar el recién formado Sud Pacífico para poder operar, así como la adquisición de una deuda flotante y que desglosamos hasta 1924. Y el tercer momento, fue la reestructuración en 1924, momento en que cambió la mesa directiva.

De los momentos referidos, es a partir del segundo donde podemos dar seguimiento a la deuda, básicamente a la deuda flotante. Ésta tuvo un crecimiento constante, aunque en algunos años se disparó y en otros se contrajo. Sin embargo, no deja de ser sorprendente que en 1911 su importe fuera sólo de 24,9 millones oro mexicano, y que para 1924 llegara a

125,2 millones.⁸⁷ Si bien la explicación de su incremento puede encontrarse en las adhesiones que se hicieron en años posteriores, como: los bonos del 7% de la primera hipoteca en 1913, y los intereses de los bonos del 7% no pagados del Ferrocarril de Sonora, no son suficientes para entender el incremento de la deuda.

En este sentido, el aumento también vino de factores externos, como lo fue la baja rentabilidad del ferrocarril producto del contexto, como: la revolución y la incautación, por mencionar algunos. Ya que estos eventos causaron destrozos materiales y generaron bajos ingresos, por lo que para sostener el servicio y mantener a la compañía se tuvo que recurrir de forma constante a nuevos préstamos. A ello se debe sumar la suspensión de los pagos de los intereses, rubro que abultó más la deuda. Esta inyección constante de capital provocó la sobre capitalización de la empresa, es decir, las inversiones fueron mayores a las retribuciones.

A continuación, véase los montos de la deuda sistemáticamente en la tabla I, para observar el incremento de la deuda y de los intereses anuales. Observándose que el certificado de obligación no presentó cambios al igual que los bonos del 7% de la primera hipoteca. Los cambios sustanciales se dieron en la deuda flotante y en la acumulación de intereses.

⁸⁷ La deuda de la empresa no es cosa menor para las empresas ferroviarias. Valencia señala en el caso de los Ferrocarriles Nacionales una deuda de 487,6 millones de pesos para 1926, mientras que por intereses sumaron 197,0 millones, lo que daba una deuda total de 684,5 millones (2015,413-414).

Tabla I. Deuda del Ferrocarril Sud Pacífico de México, 1911-1924									
Año	Monto del certificado de obligación (cantidad en millones)	Deuda flotante (en millones)	Bonos del 7% del Ferrocarril de Sonora de la primera hipoteca	Intereses de los bonos del 7% no pagados del Ferrocarril de Sonora	Total, de la deuda (en millones)	Intereses del certificado de obligación	Intereses por deuda flotante	Intereses por los bonos del 7% del Ferrocarril de Sonora de la primera hipoteca	Total, de los intereses por año (en millones)
1911	58,7	24,9			88,2	3,5	1,5		4,0
1912	58,7	35,9			94,7	3,5	1,8		5,3
1913	58,7	54,8	10,5		124,1	4,2	2,5		6,7
1914	58,7	70,7	10,5		139,9	7,3	5,1	2,7	15,1
1915	58,7	116,0	10,5		185,2	19,1	15,4	3,9	38,8
1916	58,7	79,6	10,5		148,9	3,5	3,3	0,7	7,5
1917	58,7	88,1	10,5		157,4	3,5	3,8	0,7	8,1
1918	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1919	58,7	84,9	10,5	18,4	172,6	3,5	4,6	0,7	8,8
1920	58,7	92,0	10,5	19,2	180,5	3,5	5,1	0,7	9,3
1921	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1922	58,7	107,9	10,5	20,6	197,9	3,5	5,9	0,7	10,2
1923	58,7	118,3	10,5	21,4	209,0				51,1
1924	58,7	125,2	10,5		230,1				54,7

Tabla I. Elaborada a partir de los informes anuales de 1911 a 1924 ubicados en el AGN. Todas las cantidades son expresadas en oro mexicano.

La tabla II que se presenta a continuación muestra la reestructuración de la deuda y el desglose de ella para 1925. Si bien ya no existen datos posteriores que permitan seguir el hilo, como ya se ha señalado, no implica que haya desaparecido.

Tabla II. Deuda del Ferrocarril Sud Pacífico de México para 1925					
Año	Certificado de la deuda (en millones)	Southern Pacific Company (en millones)	Intereses acumulados (en millones)	Total, de la deuda consolidada y flotante (en millones)	Intereses (en millones)
1925	58,7	166,2	12,8	237,8	54,6

Tabla II. Elaborada a partir del informa anual de 1925. Las cantidades son en oro mexicano.

3.3 La empresa y su infraestructura

La infraestructura de una compañía ferroviaria es amplia y variada, y es ésta la que le permite vender el servicio de transportación. Para el caso del Ferrocarril Sud Pacífico, si bien existen los informes anuales, es difícil dar un seguimiento constante para conocer puntualmente las propiedades que le permitieron operar. Sin embargo, ésta fue agrupada en diversas categorías, como lo fueron: propiedades físicas diversas no explotadas, propiedades físicas explotadas, edificios, talleres, material rodante y, vías y estructuras.

Con lo anterior, la categoría de propiedad física no explotada engloba las pertenencias que no generaron utilidades, como lo fue el Pueblo de Empalme. Para el caso de las propiedades físicas explotadas, como ejemplo, pueden referirse los terrenos de la compañía que no utilizaba y que fueron rentados a terceros, o bien, el Hotel Playa de Cortés que construiría la empresa en 1936, y que también fue utilizado para aminorar la baja rentabilidad del ferrocarril. Este último se puede catalogar como parte de un proyecto de desarrollo turístico regional, cuyo marco general fue el impulso del desarrollo turístico en el

país.⁸⁸ En el caso de los edificios, estos incluían las instalaciones administrativas, como lo eran: el edificio de la mesa directiva, la junta local en la Ciudad de México, las oficinas donde desempeñaban sus actividades los funcionarios de rango medio, los hospitales, las estaciones: de flete, de pasajeros, de combustible, de agua, entre otros. Por su parte los talleres constituyeron otro espacio importante, además de que aquí se encontraban los medios tecnológicos para brindar el servicio.

No obstante, y a pesar de la complejidad que implica la operación ferroviaria, parte fundamental de la propiedad y de la cual dependía la subsistencia de la compañía era el material rodante y las vías, puesto que la movilidad que permitían generaba los ingresos monetarios. En este sentido el material rodante se compuso de locomotoras, carros de carga, coches de pasajeros, y equipo de trabajo. Dichas unidades permitieron la movilidad de pasajeros de primera y segunda clase, así como la transportación del flete, el cual se catalogó en: productos de selvas, productos agrícolas, animales y sus productos, productos inorgánicos, y mercancías generales. Sin embargo, su buen funcionamiento dependía de ciertas situaciones, como: las condiciones físicas de la vía (durmientes, rieles, puentes, alcantarillas, caballetes, túneles), la potencia de las locomotoras y su capacidad de arrastre, el ancho de la vía, entre otras variables.

El Ferrocarril Sud Pacífico al momento de su consolidación heredó el sistema ferroviario del antiguo Ferrocarril de Sonora y el kilometraje de vías que había construido la Southern Pacific cuando operó el Ferrocarril Cananea, Rio Yaqui y Pacífico. Por lo que

⁸⁸ El desarrollo turístico en México fue una de las preocupaciones de los gobiernos posrevolucionarios, aunque la atención a este sector fue variada. Sin embargo, en la década de los treinta, particularmente durante el cardenismo recibió apoyo importante. Véase Anaya (2009).

un año previo a su consolidación, 1908, operaba 977 kilómetros de vía.⁸⁹ Para el siguiente año la construcción de vía fue acelerado, por lo que los kilómetros de vía se multiplicaron a 1, 427. El año consecuente, 1910, no fue la excepción, para este momento se habían construido y operaban 1,741 kilómetros.⁹⁰

Siguiendo con lo anterior, para 1911 la empresa redujo el kilometraje en explotación, pues si bien el año anterior se había incrementado considerablemente, en este momento sólo se operaron 1,490 kilómetros.⁹¹ Esta disminución estuvo motivada por los enfrentamientos de las facciones revolucionarias que se dieron en los territorios de Sonora, Sinaloa y Nayarit. Por si fuera poco, el clima de tensión y la inestabilidad política, dieron un pretexto más al gobierno federal para no realizar a la empresa los pagos de la subvención acordados en la concesión.⁹² Comportamiento que imitaron los gobiernos estatales.

No obstante, el conflicto armado y la falta de pago de las subvenciones no impidieron que la vía se siguiera construyendo, al menos hasta 1912. Para este año el total de la vía fue de 2,007 kilómetros.⁹³ Esta última cifra indica el crecimiento sustancial de la vía troncal, y al mismo tiempo apuntala el kilometraje máximo de construcción que se realizaría durante el resto de esta década y poco más de la mitad de la siguiente, puesto que

⁸⁹ Las cifras de los kilómetros operados por el Sud Pacífico en 1908 son variadas. Gracida sugiere que en este año la compañía explotó 876 kilómetros. Mientras que el informe anual muestra que la cifra fue mayor, explotándose 977, véase: AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/288/87-1 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Información anual 1908. F 10-12.

⁹⁰ Para 1909 y 1910 no tenemos las cifras del kilometraje, por lo que tomamos los números proporcionados por Gracida (2014, 43).

⁹¹ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/707-1 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1911. F 13-15.

⁹² Gracida señala que la subvención entregada al ferrocarril Sud Pacífico fue la mejor que se haya entregado a una compañía ferroviaria, esto se debió a la importancia que tenía en la política ferroviaria del gobierno federal. Dicha subvención consistía en entregar 12, 500.00 por kilómetro construido (2014, 34). Aunque es preciso enfatizar que las subvenciones no se entregaron.

⁹³ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/87-4 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1912. F 40.

las operaciones militares en el país y la región obligaron a colocar puntos suspensivos a la expansión ferroviaria de esta empresa.⁹⁴

Para el año inmediato, 1913, y como ya se ha señalado, la empresa suspendió la construcción de la línea, por lo que el total de la vía sólo llegó a 2,007 kilómetros.⁹⁵ Sin embargo, las hostilidades no sólo paralizaron el sistema, además de ello complicaron el sistema de administración de la empresa, dificultando la elaboración de estadísticas. Por lo que los informes no permiten saber que porcentaje de la vía fue puesta en explotación.⁹⁶ Lo cierto es que parte del sistema ferroviario: se mantuvo fuera de servicio; operó con bastante irregularidad; o fue utilizado para operaciones militares.

La deficiencia del servicio, no sólo de la compañía sino del sistema ferroviario en el país, era señalada por el vicepresidente del Sud Pacífico en octubre de 1914, al mencionar que “En los 20 meses pasados [...] el ferrocarril sólo ha funcionado cabalmente durante seis. El resto del tiempo, entre un 10 y un 80% de la longitud total ha estado utilizado en distintos lugares y épocas” (Ortiz 1974, 195). A este año habría que agregar dos complicaciones. La primera es que la empresa siguió sin recibir el importe por

⁹⁴ En general, el crecimiento de las vías férreas en México encontró un obstáculo en la revolución. El caso más conocido es el de los Ferrocarriles Nacionales. Éstos en 1910 contaban con un sistema de 19,719 kilómetros, número que no se incrementó sustancialmente después de 1920. Para ejemplificar el dato puede revisarse la estadística de 1942, fecha en que la cifra sólo llegó a 20,448 kilómetros (Vera 1943, 13). Es pertinente mencionar que el número de kilómetros para los Nacionales señalado sólo es un ejemplo, pues no hay un consenso sobre una cifra exacta, lo cierto es que los kilómetros de vía construidos después de la revolución no fue superior a dos mil.

⁹⁵ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/87-5 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1913. F 4.

⁹⁶ La ausencia de datos para el kilometraje en explotación lamentablemente abarca de 1913 a 1916. No obstante, para 1913 y 1914 se toman 2,007 kilómetros, los cuales son señalados en los informes, aunque no se especifica que porcentaje fue puesto en explotación. Mientras que para 1915 y 1916 al no mencionarse el número de kilómetros se decidió tomar como número base, 1,490. El motivo de tomar este número base se debe a que en estos años parte del sistema estuvo fuera de servicio. El objetivo de retomar la cifra tiene dos propósitos. El primero es obtener en el apartado siguiente los coeficientes de explotación. El segundo es que se toma este número base porque el kilometraje en explotación disminuyó en algunos momentos, por lo que el número resulta aceptable, ya que para 1917 la vía en operación apenas llegó a 1,600 kilómetros aproximadamente.

subvenciones de la federación y de los estados. Y la segunda, fue que la conflagración no permitió realizar mejoras y reparaciones.

Para 1913 sólo sabemos que la vía siguió siendo de 2,007 kilómetros. No obstante, podemos conocer que el equipo rodante se componía de: 55 locomotoras, 983 unidades de flete, 87 unidades de pasajeros, 373 unidades de vía y otros, y 3 unidades flotantes, cuyo valor se calculaba en 4,4 millones.⁹⁷ Para el siguiente año, la vía tampoco tuvo incrementos y el material rodante no tuvo variaciones significativas, pues se mantuvo el mismo número de locomotoras, se redujo una unidad del equipo flete y siete unidades de pasajeros, aunque se incrementó una unidad en el equipo de vía. Sin embargo, estas variaciones no alteraron su valor, pues se siguió estimando en 4,4 millones.

En 1915, el número de locomotoras se incrementó a 58, las unidades de flete se redujeron a 980, el equipo de pasajeros se mantuvo en 80, y las unidades de vía y otros bajaron a 369 unidades, mientras que el equipo de flete disminuyó a una unidad. Paradójicamente, a pesar de presentar algunas reducciones en el material, su valor se incrementó ligeramente a 4,6 millones.⁹⁸ El motivo del aumento se debió a la adición de las tres locomotoras, cuyo valor era más elevado que alguna de las otras unidades.

Durante 1916 las variaciones tampoco fueron significativas. Puesto que se siguieron manteniendo las 58 locomotoras, las unidades se redujeron a 979, las unidades de pasajeros subieron a 86, las unidades de vía subieron a 371, y por su parte el equipo flotante subió a dos.⁹⁹ Lo que significa que durante este lapso en el cual las hostilidades se habían

⁹⁷ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/87-5 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1913. F 4.

⁹⁸ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/366-1 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1915. F 3-4.

⁹⁹ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/367-1 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1916. F 4-5.

incrementado, la empresa mostró preocupación por mantener el equipo rodante, lo que también explica que no se haya reducido el volumen de mercancías transportadas. No obstante, sería interesante saber que proporción del material estuvo en operación bajo la empresa y que otra en manos de los jefes revolucionarios, además de las condiciones de conservación del material.

Retomando la construcción de vías, es hasta 1917 cuando se tienen datos reales de los kilómetros explotados, pues si bien se habían construido 2,007 kilómetros hasta 1912. Es en este momento cuando se señala que de los 1,761 kilómetros de vía troncal y de los 246 kilómetros de ramales, sólo estaban en operación 1,617 en total. El material rodante tuvo ligeras variaciones, componiéndose de: 60 locomotoras, 961 equipos de flete, 74 equipos de pasajeros, 372 equipos de vía, y 2 equipos flotantes.¹⁰⁰

El hilo de la información se vuelve a perder en 1918, por lo que es hasta 1919 cuando se vuelve a saber sobre las operaciones del Sud Pacífico. Para este momento la empresa tuvo en explotación 1,614 kilómetros, representando una ligera disminución respecto a dos anteriores.¹⁰¹ En consecuencia la compañía estaba viviendo los efectos de la revolución, pues si bien había finalizado dos años antes, la recuperación estaba siendo lenta para la región y para la compañía. A ello había que agregar que los movimientos hostiles no desaparecieron en 1917. Éstos continuaron y tuvieron un nuevo apogeo en 1919, como lo señala Ortiz: “los periódicos dieron cuenta de 72 ataques y suspensiones del tráfico en 18 entidades del país, sólo entre el 10 de abril y el 31 de julio de 1919” (1974, 192).

¹⁰⁰ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/87-6 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1917. F 7-9 y 14.

¹⁰¹ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/87-8 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1919. F 11.

Al ambiente de incertidumbre, se sumó un factor más que impidió que se prosiguieran los trabajos de construcción, siendo este la elevación de los costos. Los tramos pendientes por construir habían sido presupuestados durante varios años y se habían mantenido fijos, situación que cambió al finalizar la revolución, pues con el encarecimiento de los materiales las secciones pendientes se elevaron, pasando de 79,6 millones antes de 1919, a 103,5 millones al finalizar el año.

Durante 1920 la recuperación de las vías comenzó a reflejarse en los kilómetros explotados, ya que se alcanzaron los 1,684. La mayor parte de vía agregada fue troncal.¹⁰² Sin embargo, en este año, la empresa fue incautada por el gobierno en el mes de abril por un periodo de 18 días. En el año siguiente también se dio un incremento considerable en los kilómetros, operándose 1,762 kilómetros, cifra que se alcanzó al rescatarse la vía troncal de Puga a Tepic.¹⁰³ Para 1922, el número de kilómetros en servicio fue de 1,787, aunque no fue un cambio sustantivo debido a que la vía reintegrada fue de ramales.¹⁰⁴ Durante el siguiente año, hubo una ligera disminución, ya que se operaron 1,783 kilómetros.¹⁰⁵ A pesar de haberse incrementado el kilometraje en explotación, se presentaron dificultades en las operaciones, pues hasta este último año se seguían señalando ataques yaquis en las vías, lo que obligó que en algunos momentos se suspendieran los trabajos de construcción.¹⁰⁶

¹⁰² AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/368-1 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1920. F 13.

¹⁰³ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/369-1, Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1921. F 12-13.

¹⁰⁴ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/370-1, Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1922. F 74.

¹⁰⁵ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/371-1 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1923. F 62-63.

¹⁰⁶ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/122-4 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Reclamación por daños causados por la revolución. F 15.

No obstante, este último año fue particularmente difícil, de ahí que no haya habido un incremento sustancioso de la vía en explotación. En este momento la costa del Pacífico fue golpeada por un huracán, mismo que terminó dañando 749 kilómetros de vía. Los perjuicios se dieron principalmente en la División de Sinaloa, y se catalogaron en: reblandecimiento del terreno, deslaves, y puentes dañados.¹⁰⁷ Provocando la interrupción del tráfico al detener los trenes circulantes o cancelar su salida en un año que auguraba buenos índices de transportación.

El cambio en la operación de la empresa llegó hasta 1924. En este momento el kilometraje en explotación sufrió un incremento importante, ya que se pusieron en servicio 2,015 kilómetros. De este número 1,804 fueron de vía troncal, y 210 de ramales.¹⁰⁸ Este incremento fue el último gran impulso de la empresa y de Gordon Buck por operar con eficiencia la empresa. Sin embargo, con la llegada de la nueva administración en 1925, la vía aprovechada no tuvo cambios importantes, puesto que sólo se pudieron explotar 30 kilómetros más, es decir, un total de 2,044, situación que tampoco cambió para 1926.

El nuevo cambio importante llegó en 1927. Aquí el kilometraje de vía en explotación creció a 2,207, desglosados de la siguiente forma: de línea troncal 1,964, mientras que de ramales fue de 243 kilómetros. Por lo que para vía troncal se aumentaron 165 kilómetros, mientras que a los ramales sólo se le incrementaron 2. El importante crecimiento se debió a que en este año la empresa retomó la construcción de dos de las siete líneas pendientes, siendo estas la III y la VIII. La primera correspondiente a la ciudad de

¹⁰⁷ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/72-1. Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe Técnico Correspondiente a 1924. F. 2. El norte de Guaymas también fue un punto afectado, particularmente resultaron dañados los puentes: del Río Fuerte, del Río Mayo, y el del Río Sonora.

¹⁰⁸ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/372-1, Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1924. F 21-22.

Tepic con rumbo al sureste hasta llegar a la Quemada, y desde Orendain hasta Guadalajara, y cuyo costo estimado de construcción fue de 25,7 millones. La segunda, fue la correspondiente a la estación Empalme con dirección al oeste hasta llegar a la estación Guaymas, y cuyo costo aproximado fue de 695 mil, oro mexicano.¹⁰⁹ La construcción del primer tramo fue el más importante, ya que permitió unir la línea con el centro del país.

El último gran momento de construcción importante finalizó en 1928, cuando se alcanzaron 2,356 kilómetros de vía en explotación. De ellos 2,169 fueron de vía troncal, mientras que el total de ramales fue de 187 kilómetros.¹¹⁰ La unión con los Ferrocarriles Nacionales fue el fin a la etapa de construcción del Ferrocarril Sud Pacífico. Seguramente las dificultades económicas y los problemas que la envolvieron fueron el motivo para no completar el trazo original hasta la Ciudad de México.

Por otra parte, esta última administración no sólo finalizó la construcción de las vías, también empezó a padecer sus malas condiciones. Para 1929, el Departamento de Inspección señalaba a la empresa que había secciones de la vía en mal estado, así como irregularidades en el servicio. Aunque es pertinente mencionar que la ausencia de un buen servicio no era nueva, pues durante la revolución y a lo largo de los veinte la población y los productores presentaron quejas de las irregularidades. Ilustrando este comportamiento podemos referir el señalamiento del Ingeniero Rafael Sandoval, quien apuntó que: “El servicio que actualmente está prestando dicho ferrocarril es bastante malo, se desatiende por completo a las disposiciones oficiales, para satisfacer la necesidad de un buen

¹⁰⁹ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/375-1 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1927. F 77.

¹¹⁰ AGN, Galería 5, Fondo SCOP 288/112-1 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1928. F 39-40.

servicio”.¹¹¹ Este problema se derivó de la falta de fondos, pues si bien la empresa realizaba las reparaciones correspondientes, éstas no resolvían el problema de fondo.

Con lo anterior, la empresa argumentaba que, para poder brindar un mejor servicio, el gobierno debía cubrir lo adeudado a la compañía, de no hacerlo ésta no podría hacer las mejoras correspondientes. Esta falta de capital propició que algunos trazos de la vía fueran descuidados debido a su baja rentabilidad, puesto que la movilidad de trenes y los ingresos generados no permitían cubrir los gastos de explotación, como ocurrió con el tramo de Navojoa a Álamos.¹¹²

El problema de la infraestructura también abrió una disputa entre la empresa y el gobierno, el eje central del conflicto fueron las reclamaciones por los daños realizados a la propiedad desde 1911 a 1924. El monto total que debía pagar el gobierno a la empresa era de 11,6 millones de pesos, sin embargo, la empresa aceptaría 8,6 millones, que era la cantidad que había dispuesto para la reparación de los daños causados durante los 13 años señalados.¹¹³ Sin embargo, la aceptación de la deuda por parte del gobierno pasó por un proceso de negociación, en la cual los argumentos del gobierno se encaminaron a negar los gastos de la empresa, siendo uno de ellos, que la empresa había tenido malas administraciones de las cuales él no era responsable.¹¹⁴

El tema del mal servicio y la irregularidad fue consecuencia de un problema que no se ha explorado, el deterioro de la propiedad. Pues si bien es cierto que los kilómetros en explotación se incrementaron anualmente y el equipo rodante se mantuvo constante, eso no

¹¹¹ AGN, Galería 5, Fondo SCOP 288/74-1. Ferrocarril Sud Pacífico. Informes técnicos de 1929. F 41-41.

¹¹² AGN, Galería 5, Fondo SCOP 288/74-1. Ferrocarril Sud Pacífico. Informes técnicos de 1929. F 46-51.

¹¹³ AGN, Galería 5, Fondo SCOP 288/122-4. Ferrocarril Sud Pacífico. Reclamación por los daños causados por la revolución.

¹¹⁴ AGN, Galería 5, Fondo SCOP 288/122-4. Ferrocarril Sud Pacífico. Reclamación por los daños causados por la revolución. F 8. Cabrera utilizó la metáfora para explicar que la estimación de los daños a la propiedad no debía hacerse a partir del material utilizado en las reparaciones, pues eso implicaría hacer un balance de una depreciación sobre una depreciación.

significó que las condiciones físicas del equipo fueran óptimas. Ni tampoco que las reparaciones a las vías y al material rodante fueran de fondo. Más bien sólo las inversiones realizadas fueron un remedio temporal que terminó en la devaluación de la propiedad. Así lo demuestran las estimaciones de 1924, al señalarse el valor original y el valor actual. El primero se calculó en 1909 en un monto de 257 millones, mientras que para 1924 el valor de la empresa se había reducido a 108 millones.¹¹⁵

Jackson señalaba en 1923, que uno de los problemas que había causado el deterioro vertiginoso de la propiedad habían sido las reparaciones parciales que se llevaron durante años, ya que el dinero utilizado no representó una inversión real. En este sentido la mejor ilustración la señaló Mariano Cabrera, quien, para explicar el problema de la propiedad del Sud Pacífico, refirió una metáfora: “un pedazo de tela que se usaba para remendar un par de pantalones; es evidente que después de que los pantalones se remiendan estos no aumentan el valor y que, además, el remiendo que se usó en la compostura no podía ser utilizado para otro servicio una vez desechados los pantalones.”¹¹⁶

La depreciación del material, como se refirió, no sólo se reflejó en el valor sino en el servicio directamente. Las quejas de la ineficiencia de la transportación continuaron a inicios de la década de los treinta, y así lo indican los informes de investigación. Uno de ellos refirió que las condiciones del equipo para el transporte de pasajeros eran tan lamentables que “en comparación con los carros que tienen en servicio los FF. CC. Nacionales [el material del Sud Pacífico] vendría a ocupar un lugar intermediario que no

¹¹⁵ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/372-1, Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1924. F 19. Al parecer el valor de la propiedad fue calculado en oro.

¹¹⁶ AGN, Galería 5, Fondo SCOP 288/122-4. Ferrocarril Sud Pacífico. Reclamación por los daños causados por la revolución. F 7.

puede ser de 1/a ni de 2/a clase, además se nota la falta absoluta de limpieza y mal estado en general de estos carros, por el largo tiempo de servicio”.¹¹⁷

La mala condición del equipo y las vías estuvo acompañada de otro problema importante: el manejo del tiempo. Para 1931, se hacía notar al Sub Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, que los trenes no mantenían velocidades constantes de un punto a otro, a ello se sumaba la queja de que los trenes se detenían por demasiado tiempo en las estaciones, particularmente las de bandera. Ambos factores daban como resultado que los horarios de servicio tuvieran alteraciones considerables. Ilustrando el caso, podemos referir un ejemplo: un tren de los Ferrocarriles Nacionales que iba de Guadalajara a México recorría una distancia total de 630 kilómetros en 14 horas con veinte minutos, mientras que un tren del Sud Pacífico que iba de Guadalajara a Mazatlán recorría una distancia de 590 kilómetros en veinte horas.¹¹⁸ Si bien las condiciones geográficas en ambos casos son distintas, en el Sud Pacífico los trenes estaban obligados a detenerse en cada estación por el servicio express y de correo, incrementando el tiempo de recorrido.

Antes de terminar debemos señalar un factor que no debe ser desdeñado, la introducción del automóvil y la construcción de carreteras en México, ya que jugaron un papel importante en el desplazamiento del ferrocarril como medio de transporte (Anaya 2013). Este deslizamiento fue gradual, puesto que se presentaron avances y retrocesos en su implementación y aceptación. El conflicto de estos dos sectores fue la “competencia”. El problema radica en diversos aspectos. El primero de ellos es que la construcción de

¹¹⁷ AGN, Galería 5, Fondo SCOP 288/711-1. Ferrocarril Sud Pacífico. Informe sobre su funcionamiento, 1931. F. 3.

¹¹⁸ AGN, Galería 5, Fondo SCOP 288/711-1. Ferrocarril Sud Pacífico. Informe sobre su funcionamiento, 1931. F. 6. El tema de las estaciones no es un problema menor, pues el Sud Pacífico tuvo a lo largo de su sistema para 1928 un total de 201 estaciones. Si bien es cierto que buena parte de ellas se encontró en la parte norte, en promedio había una estación por cada 8,1 Kilómetros. Véase las estaciones del Sud Pacífico por estado en Lescale (1929).

carreteras no se hizo pensando en un modelo innovador como lo sugiere Kuntz: “De hecho, en muchas ocasiones siguieron un trazo similar, incluso paralelo, y tuvieron éxito en atraer la carga que generaba el crecimiento hacia adentro [...]” (2015, 48). En segundo lugar, el automóvil representó un medio de movilidad más versátil que el ferrocarril, el cual se distinguía por su rigidez, lo que lo volvía más accesible a los lugares a los que no llegaba el tren, permitiendo una mayor movilidad de personas y mercancías.¹¹⁹ Si bien, para la década de los veinte el automóvil en el noroeste no tuvo presencia significativa, habría que preguntarse cuáles fueron sus repercusiones para la década entrante. Puesto que el 14 de octubre de 1927 se publicaba en la prensa la aprobación de la construcción del camino carretero de Nogales a Guaymas, cuyo costo se estimaba en dos millones y medio de pesos, y cuyo gasto correría por parte del gobierno del estado y de la federación.¹²⁰

Finalizando, podemos señalar que la expansión de las vías férreas en el Sud Pacífico tuvo momentos de crecimiento y otras de contracción. El momento de expansión tuvo gran impulso en el año de consolidación de la compañía, el cual se reflejó con la llegada de la línea hasta Tepic en 1912. Sin embargo, la etapa armada no sólo frenó la construcción de las líneas, sino que alteró el kilometraje en explotación y dejó fuera de servicio secciones de vía troncal y ramales. Pese a ello, la empresa continuamente realizó reparaciones que le

¹¹⁹ Marcos T. Águila señala que el impulso a esta política se puede observar en la creación de organismos y la distribución de las partidas presupuestales durante los gobiernos posrevolucionarios. El primer impulso se da en 1925 con el gobierno callista al crearse la Comisión Nacional de Caminos -Anaya sitúa la creación de esta comisión en el obregonismo-, cuyo propósito era ampliar la escasa red de caminos para contribuir y mejorar la baja productividad de la economía. La partida federal destinada anualmente para la construcción de carreteras de 1925 a 1931 impulsada por Calles era de 11.5 millones de pesos. Entre 1930 y 1932 se destinaron alrededor de 14 millones de pesos para construcción. Durante el cardenismo la inversión se incrementó, para 1934 se destinaron 20 millones del presupuesto para caminos de diversos tipos: terracería, revestidos, petrolizado, y para 1938 se otorgaron 60 millones (2010, 101-103). Estos proyectos e inversiones dieron como resultado para 1940 un aproximado de 10,000 km de carretera, representando la mitad de las vías férreas. Sobre el incremento de los modelos automotores puede revisarse el trabajo de Anaya Merchant sobre la carretera panamericana y el turismo en México (2009).

¹²⁰ El Universal. El gran diario de México. 14 de octubre de 1927.

permitieron durante la revolución explotar anualmente un mayor kilometraje. No obstante, éstas se volvieron sólo un paliativo a un problema de fondo, que terminó resultando en un servicio deficiente en la siguiente década y en la disminución del valor de la propiedad.

El problema en las vías y en el servicio no termino en 1917, en esta fecha y en los años siguientes la empresa no pudo continuar con la construcción de la vía. Fue hasta 1924 cuando se pudo recuperar y explotar la mayor parte de la línea troncal y de ramales que había sido utilizada y dañada en la revolución, además de seguir con la construcción. El incremento siguió en los años consecuentes y permitió la unión con los Ferrocarriles Nacionales en Guadalajara. Para un recorrido sistemático de la variación de los kilómetros en explotación por año véase la tabla III. Sin embargo, la empresa debido a los nuevos retos que acarrea la crisis no buscó completar el trazo original hasta la Ciudad de México. Sumado a ello, la empresa aún seguía padeciendo la destrucción de su infraestructura por los movimientos militares y el conflicto cristero, principalmente en 1929.¹²¹

Tabla III. Año y kilómetros de vía en explotación									
Año	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916
Kilómetros en explotación	977	1,427	1,741	1,490	2,007	2,007	2,007	1,490	1,490

Año	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924
Kilómetros en explotación	1,617	-	1,614	1,684	1,762	1,787	1,783	2,015

¹²¹ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/118-1 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Reparaciones a las vías y puentes destruidos por la revolución. F 1.

Año	1925	1926	1927	1928
Kilómetros en explotación	2,044	2,044	2,207	2,356

Tabla III. Elaborada a partir de los informes anuales de la compañía.

3.4 Ingresos, gastos por transportación, y coeficientes de explotación

Como se señaló en el apartado anterior, la funcionalidad del Sud Pacífico dependía de los ingresos que generaba la transportación de pasajeros y mercancías. En este sentido, un acercamiento a ellos permitirá observar la rentabilidad de la empresa. Sin embargo, es pertinente aclarar que, si bien había otros rubros que generaban ingresos éstos sólo eran complementarios. Tomarlos en cuenta implicaría añadir ingresos a una ecuación que sólo requiere de dos conjuntos provenientes de la venta de movilidad, por lo que se alterarían el indicador que traduce la eficiencia: el coeficiente de explotación.

Los ingresos, como se ha referido, provienen de la venta de transportación, y se clasifican en dos grandes grupos, el de pasajeros y el de flete. Para el primer conjunto los pasajeros son divididos en dos rubros, primera y segunda clase, y estos a su vez pueden ser comerciales o de gobierno. El flete está dividido en: productos de selvas, productos agrícolas, animales y sus productos, productos inorgánicos, y mercancías generales. Esta clasificación se vuelve más compleja si se examina dentro de cada grupo señalado.

La movilidad de las personas y las mercancías referidas implicaron el cobro de una tarifa, la cual constituye la piedra angular de la movilidad.¹²² No obstante habría que señalar, que el cobro de la transportación fue uno de los problemas del Sud Pacífico, al igual que de otras compañías. En este caso, podemos hacer una tipología de los diferentes clientes con los que contó la empresa, por lo que podemos catalogarlos en: clientes y no clientes. Los primeros fueron los usuarios comunes, los cuales pagaban por el servicio de traslado. Mientras que los no clientes pueden ser definidos como los usuarios que hicieron uso del ferrocarril pero que no pagaron la movilidad, aquí podemos incluir a familiares de ferrocarrileros, funcionarios, entre otros. Sin embargo, en este último grupo se destaca el no cliente más importante: el gobierno, entidad que adquirió considerables deudas con la compañía por el uso del tren. No obstante, a esta tipología habría que agregar a las innumerables personas u organizaciones que con frecuencia solicitaban descuentos a la empresa para poder desplazarse a eventos o incluso celebraciones del calendario religioso, por sólo referir algunos ejemplos. Sin olvidar las tarifas preferenciales a ciertos sectores, que además fueron avaladas por el propio gobierno, como el agrícola, o el minero.

Por otra parte, el problema tarifario debe ser hilado al problema de la deuda, particularmente en el tipo de cambio. Puesto que la deuda consolidada que adquirió el Sud Pacífico fue en oro al igual que la deuda flotante. Sin embargo, los ingresos de la empresa

¹²² El problema tarifario estuvo latente durante décadas en las compañías ferroviarias y ha sido analizado desde diferentes enfoques en los distintos momentos. Para ilustrar el problema referiré tres ejemplos. El primero, es el estudiado por Grunstein, quien señala que previo a la mexicanización de los ferrocarriles, uno de los problemas centrales era la competencia ruinosa. Esta consistía en la reducción de tarifas en las principales compañías para obtener clientes, sin embargo, la reducción alcanzó tal grado que las cuotas de transporte dejaron de cubrir los gastos de explotación. El segundo enfoque es el de las tarifas diferenciales analizado por Kuntz, el cual sugiere que la política tarifaria adoptada en el porfiriato sólo privilegió las distancias medias, resultando menos favorecidos los fletes de largas y cortas distancias. (Kuntz 1995, 138). El tercer enfoque analizado por varios autores sugiere que uno de los problemas, y al parecer ese es nuestro caso, de la baja rentabilidad de las compañías ferroviarias fue el de las tarifas bajas, particularmente al sector minero. Al parecer este fue un problema de larga data y una constante puja entre el gobierno y las empresas, pues el gobierno no permitió el incremento de tarifas.

fueron en moneda mexicana, además de que durante la etapa revolucionaria tuvo que aceptar los bilimbiques, lo que redujo considerablemente su capacidad para pagar la deuda, los intereses de ésta, y la compra de materiales. El seguimiento sistemático de la deuda puede verse al final del apartado, en la tabla IV.

Regresando al tema de la eficiencia. El primer antecedente de los ingresos puede rastrearse en 1908, aunque éste sólo se acota a señalar que los ingresos generados fueron de 1,6 millones, mientras que los gastos por explotación correspondieron a 1,7. Por lo que la operación para este año registró un déficit de 52 mil pesos.¹²³ En consecuencia, y al operarse con números negativos, el coeficiente de explotación llegó a 103%.

Para 1911, año en que se vuelven a tener registro de las operaciones, la transportación presentó un aumento considerable a pesar de haber comenzado la revolución. Los motivos de este incremento se encuentran en dos factores: el momento temprano de la revolución, y principalmente en el aumento de los kilómetros de vía en explotación. En este sentido, el número de pasajeros transportados fue de 240 mil, los cuales generaron un ingreso de 756 mil, moneda mexicana. Por su parte, el transporte de carga registró la movilidad de 451, 590, 000 kilogramos de mercancía, mismo que le generó un ingreso de 1,7 millones. La suma de los ingresos por pasaje y mercancías arrojaron un ingreso bruto de 2,5 millones de pesos. Sin embargo, los gastos de explotación

¹²³ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/288/87-1 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Información anual 1908. F 10-12. Es preciso hacer dos aclaraciones. La primera es que las cantidades señaladas fueron redondeadas para facilitar la lectura, sin embargo, las operaciones para calcular las diferencias y los coeficientes se hicieron con las cantidades netas. En segundo lugar, la variable para calcular el coeficiente se limitó a ingresos y egresos por explotación, ya que el informe anual no desglosó otras variables, como: express y miscelánea.

fueron de 2,8 millones.¹²⁴ Por lo que al finalizar el año el coeficiente de explotación se calculó en 114%.

Para el año siguiente, 1912, los ingresos se volvieron a incrementar para el Sud Pacífico. El rubro que tuvo el cambio sustancial fue el de pasajeros, acrecentándose en poco más del 50% respecto al año anterior, alcanzándose en esta ocasión 388 mil pasajeros, los cuales generaron un ingreso de aproximadamente un millón. Por su parte el transporte de mercancías tuvo un incremento de 150 mil kilogramos, los que generaron un ingreso de 2,6 millones. Paradójicamente, los ingresos brutos de 3,6 millones de pesos fueron superados por los gastos de explotación, estimados en 4,1 millones.¹²⁵ Este diferencial provocó un coeficiente de explotación de 115%. Probablemente el diferencial negativo surgió del incremento de la vía, y del incremento modesto del flete.

En el año consecutivo, los ingresos de la empresa por movilidad sumaron un total de 2,4 millones. La cifra desglosada indica que, de la cantidad referida, 589 mil fueron por el traslado de 295 mil pasajeros. Mientras que por flete los ingresos sumaron 1,8 millones al trasladar 460,167,000 kilogramos.¹²⁶ Las cifras señaladas indican que para este momento la empresa tuvo un descenso en el transporte de pasajeros de un 24% respecto al año anterior, mismo que se reflejó en la caída de los ingresos por este concepto en un 40%. El flete corrió con la misma suerte, pues la baja de los kilogramos transportados se hizo sentir con una disminución de aproximadamente 800 mil, oro mexicano. La disminución significativa de la transportación correspondió probablemente a la paralización del servicio, producto de

¹²⁴ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/707-1 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1911. F 16-20.

¹²⁵ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/87-4 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1912. F 42-45.

¹²⁶ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/87-5 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1913. F 7-10.

la revolución. Por lo que, pese a haberse operado el mismo kilometraje del año anterior, los gastos de explotación terminaron de nueva cuenta por superar a los ingresos, finalizando el año con un coeficiente de explotación de 104%.¹²⁷

Para el año siguiente, 1914, el ingreso total por flete fue de 3,7 millones. Éstos distribuidos de la siguiente forma: un millón por el traslado de 375 mil pasajeros, y 2,7 millones por el transporte de 346,384,000 kilogramos de mercancías. Las cifras referidas indican que había una recuperación importante en el transporte. Por ejemplo, en el caso de los usuarios y sus ingresos, estos se asemejaron a las cifras de 1912. Por su parte, el transporte de mercancías fue a la baja en volumen, aunque reportó mayores ingresos respecto al año anterior.¹²⁸ Sin embargo, el éxito relativo con el creciente aumento en la transportación y los ingresos no redujo el coeficiente de explotación, el cual volvió a ser de 104%, al invertirse en gastos de explotación 3,9 millones.

Para 1915 no se tiene el kilometraje en explotación, sin embargo, todo sugiere que en este tiempo se dieron los peores resultados de explotación de la compañía, pues el coeficiente de explotación llegó aproximadamente a 152%.¹²⁹ Este resultado es incomprensible si se contrasta con los ingresos de pasajes y fletes, pues si bien hubo un descenso del número de personas que utilizaron el ferrocarril al igual que el volumen del

¹²⁷ Para calcular este año el coeficiente de explotación se tomaron para gastos de explotación las siguientes variables: costo de administración por kilómetro, costo de tracción por kilómetro, y costo de conservación por kilómetro, tomando como base 2007 kilómetros, los cuales son referidos en el informe.

¹²⁸ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/365-1 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1914. F 7-10.

¹²⁹ El coeficiente de este año fue calculado con las variables: costo de administración por kilómetro, costo de tracción por kilómetro, y costo de conservación por kilómetro. Aunque a diferencia de los años anteriores, en este se utilizaron como base 1,490 kilómetros. El motivo de usar esta cifra se debe a que durante la revolución parte de la línea del Sud Pacífico estuvo fuera de operación, por lo que al no estar en los informes el kilometraje operado se optó en un ejercicio contrafactual utilizar la base de 1,490. Sin embargo, si se hubiera seguido utilizando la base de 2007 kilómetros y las mismas variables, el coeficiente anual hubiese sido de 92%. Este resultado aparentemente positivo, también hubiese representado pérdidas para la compañía, pues ello no exenta que la empresa haya tenido que operar con bilimbiques.

flete en un 10 y 13% respectivamente, los ingresos de ambos rubros fueron los más elevados en comparación con años anteriores. Los ingresos de pasajeros se elevaron en 200 mil, y el flete en 600 mil.¹³⁰ Esto pudo ser resultado de un incremento a las tarifas o de la movilidad de mercancías a distancias cortas o largas.¹³¹ Sin embargo, esto no responde por qué el coeficiente de explotación se disparó vertiginosamente.

La respuesta probable a la interrogante anterior se encuentra en el tipo de moneda que aceptó el Sud Pacífico como pago: los bilimbiques. Pese a ello la compañía del Sud Pacífico bajo indicaciones del mismo Carranza se vio obligada a aceptar esta moneda. Lo que repercutió negativamente en las finanzas de la empresa, ya que aceptaba dinero en constante devaluación, mientras que sus egresos más importantes debían ser cubiertos en oro, como lo era: el pago de la deuda consolidada y flotante, así como sus intereses, el material utilizado para mejoras y reparaciones que tenía que ser importado de los Estados Unidos, sin olvidar el pago de salarios de sus trabajadores extranjeros que también era cubierto en oro.

La problemática de los bilimbiques no explica solamente el problema de este año, sino que puede explicar la elevación de los coeficientes desde 1913, fecha en que comenzó su emisión, así como la suspensión de los pagos de los intereses, y el incremento de la deuda flotante. A ello debemos sumar el uso del ferrocarril por parte de los revolucionarios.

¹³⁰ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/366-1 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1915. F 8.

¹³¹ Kuntz (1995) sugiere que las distancias menores a 300 kilómetros y las mayores a 450 tuvieron las tarifas más elevadas, aunque ella lo sugiere para el porfiriato, podría considerarse esta una posibilidad para explicar esta elevación en los ingresos del Sud Pacífico en este momento, particularmente del flete.

El año posterior, 1916, la empresa tuvo una recuperación importante, al lograr reducir su coeficiente de explotación en un aproximado de 60%.¹³² El medio para lograr este resultado “óptimo” se basó, al parecer, en una reducción de tarifas, ya que el número de pasajeros llegó a 636 mil, es decir, 43% más respecto al año anterior. En el caso del flete, éste también se multiplicó al doble, llegando así a 677,679,954 kilogramos. Sin embargo, los ingresos no correspondieron de la misma forma. En el caso del ingreso por pasajeros estos apenas ascendieron a 1,6 millones, mientras que el flete sólo alcanzó 2,4, por lo que ambas cantidades sumaron un total de 4 millones. Los gastos por explotación ascendieron a 2,5 millones. No obstante, los ingresos referidos sólo constituyeron un aparente estado de funcionalidad del Sud Pacífico, puesto que los gastos de explotación generales se cuantificaron en 13,1 millones.¹³³ Esta mejora también puede tener una explicación en la regulación monetaria echa por Carranza en este año, con la creación de los “revalidados” y los “infalsificables” (Gómez y Anaya 2014, 3-25). Pues el nuevo circulante que obtendría respaldo en un Fondo Regulador de Moneda Fiduciaria, pudo haber propiciado que la empresa obtuviera ingresos reales.

Para 1917 las finanzas de la empresa volvieron a sufrir variaciones. En este tiempo se trasladaron 523 mil pasajeros, generando un ingreso de 1,8 millones. En el caso del flete, éste generó un ingreso de 3,3 millones por el traslado de 691,417,000 kilogramos de

¹³² AGN, SCOP, 288/377-1. Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual, 1916. Para calcular en este año el coeficiente de explotación se tomaron como base 1,490 kilómetros debido a que el informe no señala el porcentaje de vía explotada. Dicha cantidad fue multiplicada por las variables: costo de administración por kilómetro, costo de tracción por kilómetro, y costo de conservación por kilómetro. Si se multiplicaran las variables señaladas con un kilometraje base de 2,007, el coeficiente de explotación se elevaría a 82%.

¹³³ Como se señaló en líneas anteriores la empresa dependía de los ingresos de la venta de movilidad, por lo que estos debían cubrir los gastos de la ciudad de Empalme, la renta del equipo de trabajo, la renta de locomotoras y carros de pasajeros, así como los intereses de las deudas, entre otras cosas.

mercancía. Los rubros señalados generaron un ingreso total de 5,2 millones.¹³⁴ No obstante, para este momento los informes exponen que dentro de los ingresos se empezaron a contabilizar otras variables, como: ingreso por express, exceso de equipaje, servicios especiales, almacenaje de equipaje y carga, servicio de teléfono y telégrafo, carro comedor buffet, entre otras. Provocando que los ingresos aumentaran considerablemente.

Con lo anterior, los ingresos por kilómetro se calcularon en 4,927 pesos, mientras que los gastos de explotación fueron de 4,157, por lo que tomando como base los 1,617 kilómetros que estuvieron en operación, se obtuvo un coeficiente de explotación de 85%. Al parecer este resultado favorable se obtuvo una vez que se dejó atrás el problema del dinero revolucionario y se generó un clima de seguridad menos inestable.

Aunado a esto, se ha sugerido que los daños dejados por la revolución, particularmente en el centro del país, provocaron el repunte de nuevos centros agrícolas en el norte: “el daño de los ingenios azucareros de Morelos le dio a la producción de azúcar sinaloense la oportunidad de nuevos mercados en el país y en el extranjero” (Guajardo 2010, 108), por lo que el redireccionamiento de los mercados se reflejó en el aumento de la transportación y los ingresos del Sud Pacífico. La producción azucarera se vio complementada por la producción de tomate, el cual fue canalizado al mercado norteamericano. Aunque no está de más señalar que la transportación de azúcar contó con tarifa especial.

El panorama de la empresa para este momento parecía alentador, sin embargo, el ánimo se vio mermado por las distintas obligaciones fiscales que tuvo que afrontar la empresa, mismas que cumplió puntualmente. Ilustrando este caso, se encuentran el

¹³⁴ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/87-6 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1917. F 78-81.

impuesto federal, que durante el año acumuló 103 mil pesos.¹³⁵ En este mismo sentido, la revolución heredó un nuevo problema, o al menos hasta este momento comenzó a contabilizarse: los accidentes. Este no es tema menor, si bien parte de ellos fueron resultado de las implicaciones que conlleva un trabajo industrial, otros fueron causados por el mal estado del material rodante o las vías que se había deteriorado por falta de mantenimiento, mientras que no pocos fueron consecuencia de la negligencia de los trabajadores. Sólo para este año la compañía registró 123 incidentes. Como era de esperarse estos eventos generaron mayor daño al equipo e implicaron nuevos desembolsos por parte del Sud Pacífico.¹³⁶ Empero, estos incidentes trascienden más allá de la estadística, pues no todas sus consecuencias pueden ser contabilizadas, por ejemplo, no hay nada que pueda sustituir una vida humana. Sin olvidar que un transporte con bajos niveles de seguridad causa incertidumbre en los usuarios.

Los datos de los ingresos se pierden en los informes anuales para 1918, sin embargo, es posible saber que los ingresos totales ascendieron a 6,7 millones, y que los gastos de explotación fueron de 5,8 millones, obteniéndose un coeficiente de explotación de 87%.¹³⁷ Para el siguiente año, 1919, se trasladaron 547 mil pasajeros, quienes registraron un monto de 1,6 millones de pesos. El ingreso por flete fue de 4,0 millones al trasladar 552,418,692 kilogramos de mercancía. La suma de los ingresos del flete y del traslado de pasajeros dieron un monto de 5,6 millones. Sin embargo, al igual que había sucedido el año

¹³⁵ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/87-6 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1917. F 82.

¹³⁶ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/87-6 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1917. F 84. Los datos recopilados por la compañía señalan 10 accidentes investigados, cuyas causas fueron: descarrilamiento, choque, e incendio. El monto de los incidentes ascendió a 20 mil pesos. Sin embargo, para el mismo año no se contabilizaron 113 accidentes, además de que fueron sólo catalogados como accidentes industriales. De estos sólo se contabilizaron 117 personas lesionadas, tres muertos, 10 lesionados de gravedad, y 104 levemente lesionados.

¹³⁷ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/398-1 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Aumento al sueldo del personal. F. sin numerar. 1928.

anterior, a los ingresos se hicieron otras adhesiones. Este incremento concluyó que los ingresos por explotación sumaban 6,5 millones, mientras que por gastos por explotación se desembolsaron 5,6 millones. En consecuencia, el coeficiente de explotación fue de 87%.¹³⁸ Paradójicamente, el número de pasajeros transportados se incrementó y los ingresos descendieron. En el caso del flete, este también tuvo un descenso, pero sus ingresos ascendieron. Lo que significa que el flete fue el rubro que permitió que el coeficiente se mantuviera por debajo del 100.

Para este mismo momento, la empresa parecía resolver más problemas, pues recibía del gobierno federal 5 millones de pesos por la emisión de bonos de deuda interior con un interés del 5%. Sin embargo, los números a pesar de ser “positivos” no podían resolver las pérdidas que había enfrentado en los años recientes: el monto total de las deudas, los intereses, la reparación de equipo y vías.

En el año siguiente, la transportación volvió a elevarse en números modestos, aunque los ingresos que estos producían lo hicieron en mayor proporción. En el rubro de pasajeros se trasladó a 550 mil personas, quienes arrojaron un ingreso de 2 millones. En el caso del flete se transportaron 563,692,920 kilogramos, los cuales aportaron un ingreso de 4,9 millones. A estos rubros se deben sumar otros conceptos por ingreso, adiciones que dieron un ingreso total de 7,7 millones. En el sentido contrario, los gastos por explotación fueron de 5,8 millones. El cociente de los rubros referidos arrojó un coeficiente de

¹³⁸ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/87-8 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1919. F 13-17. En este momento se observa con claridad el problema tarifario, especialmente con el gobierno. Sólo en este año le adeudó a la empresa por concepto de pasajes en primera y segunda clase, 61 y 98 mil pesos, respectivamente. Mientras que por flete la suma llegó a 38 mil pesos. Además, para este momento, la empresa debía pagar al gobierno federal 162 mil pesos por impuestos. Por otra parte, el coeficiente se obtuvo tomando como base 4,042 pesos de ingreso por kilómetro, mientras que el gasto por kilómetro fue de 3,525 pesos. Ambas cantidades se multiplicaron por los kilómetros en explotación.

explotación para el año económico de 77%.¹³⁹ No obstante, a pesar de los números positivos, el Sud Pacífico presentaba para este año un déficit de 8,5 millones.¹⁴⁰

Este déficit estuvo acompañado de las exigencias de: De la Huerta y Obregón, quienes solicitaron a la empresa la construcción de los tramos pendientes, particularmente el de Acaponeta a Tepic. La empresa en contestación expuso que no contaba con los fondos para realizar las obras, debido a que la Secretaría de Guerra y Marina no había cubierto los pagos a la empresa por los servicios prestados en la revolución.¹⁴¹ Mientras que el gobierno sugería que no realizaría los pagos si no recibía descuentos en sus deudas.

Esta discusión ilustra la posición adoptada por la empresa y el gobierno a lo largo de los años siguientes. La primera acataba las disposiciones dictadas por el gobierno, incluso a pesar de que sus operaciones no arrojaban números positivos. Mientras que el gobierno se rehusaba a cumplir con sus pagos correspondientes, así como en la entrega de subvenciones. Éste último también se mostró renuente a dejar actuar con mayor libertad a la empresa, quien le propuso que para obtener ingresos adicionales le permitiera poner en venta la pedacería de fierro y rieles viejos.¹⁴² Propuesta que sólo obtuvo por respuesta una negativa.

Para 1921, el aumento de kilómetros en explotación no correspondió con los ingresos y los egresos, particularmente del transporte de carga. El traslado de pasajeros

¹³⁹ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/368-1 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1920. F 15-21. Para este momento la compañía permitió que los trabajadores hicieran usos de 362 unidades del equipo de Conservación de Vía para utilizarlo como carros comedores y de alojamiento. Esta práctica también se registró para los años posteriores.

¹⁴⁰ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/368-1 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1920. F 39.

¹⁴¹ Este fue un problema constante para el Sud Pacífico, pues incluso en la década de los treinta seguía reclamando las indemnizaciones que le correspondían por la revolución. En el caso referido Carranza había reconocido la deuda de la Secretaría de Marina, misma que por sólo 6 meses de 1917 había alcanzado los 400 mil, oro nacional. Esto sin contar con los daños causados de 1913 a 1919.

¹⁴² AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/117-1 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Suspensión de los trabajos de construcción 1918-1920. F 18-21.

tuvo un ligero incremento, transportando a 577 mil personas, aunque el ingreso fue de 2,0 millones, semejante al del año anterior. El flete disminuyó a 335,409,896 kilos de mercancía, al igual que su importe, cayendo a 3,5 millones. Ambos rubros sumados a otros ingresos por transportación generaron ingresos por 6,2 millones.¹⁴³ Por su parte, los gastos de explotación fueron de 5,7 millones. Estas cifras dieron como resultado un coeficiente de explotación de 92%.¹⁴⁴ Pareciera que las problemáticas no abandonaron a la empresa, en este año el representante del Sud Pacífico expuso que a finales del año y comienzos del siguiente un gran número de trabajadores contrajeron influenza española.¹⁴⁵

Para 1922, los ingresos de la compañía para este año fueron diversos. Por el transporte de 502 mil pasajeros se obtuvo un ingreso de 1,8 millones. El ingreso por flete fue de 4,2 millones por el traslado de 418,424,000 kilogramos de mercancía. Estos rubros, sumados a otros conceptos dieron un ingreso total de 7,0 millones. Mientras que los gastos de explotación ascendieron a 5,1.¹⁴⁶ Por lo que el coeficiente de explotación anual fue de 72%.

Durante el año siguiente la transportación fue al alza. A diferencia de los anteriores, aquí el aumento del número de pasajeros y del volumen de carga se reflejó en el incremento de ingresos en cada rubro, lo que lo volvió uno de los años más equilibrados en los ingresos y egresos. La entrada por pasajeros transportados fue de 2,0 millones, al trasladar a 608 mil personas. El ingreso por flete fue de 4,8 millones, al mover 776,158,040 kilogramos de mercancía. La suma de los ingresos, más la adición de otros conceptos de transportación

¹⁴³ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/369-1 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1921. F 14-20.

¹⁴⁴ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/369-1 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1921. F 22.

¹⁴⁵ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/369-1, Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1921. F 1.

¹⁴⁶ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/370-1, Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1922. F 76.

arrojó un total de 7,7 millones por movilidad, mientras que los gastos de explotación apenas llegaron a los 5,6 millones.¹⁴⁷ El cociente de las cantidades referidas dio un coeficiente de explotación anual de 72%.

El resultado favorable de operaciones en este año económico enfrentó entre los diversos problemas, nuevas cargas fiscales. Los ingresos por flete y pasajes tenían ya un gravamen de 2 y 5% respectivamente. Sin embargo, el Sud Pacífico a pesar de ser una entidad privada que estuvo fuera de la renegociación de la deuda, tuvo que acatar la disposición derivada del convenio De la Huerta-Lamont. Dicho acuerdo que tenía como objeto la reactivación del crédito mediante la renegociación de la deuda fijó un impuesto del 10% a los ingresos brutos de todas las compañías ferroviarias.¹⁴⁸ En consecuencia, el Sud Pacífico fue obligado a entregar al gobierno federal una parte considerable de sus ingresos. Ilustrando esta erogación, la empresa tuvo que destinar 509 mil pesos sólo para cubrir el nuevo impuesto.

Para 1924, los resultados también fueron favorables, lográndose un coeficiente de explotación de 78%. Derivado de un ingreso por pasaje de 2,1 millones de pesos, y de una entrada por flete de 5,4 millones. Rubros que sumados a otros conceptos por ingreso sumaron un total de 8,5 millones, mientras que los gastos por explotación se calcularon en 6,6 millones.¹⁴⁹ Para este momento, la empresa puso en operación una sección de vía de 38 kilómetros perteneciente a los Ferrocarriles Nacionales, ubicada en el empalme de

¹⁴⁷ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/371-1, Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1923. F 64-74.

¹⁴⁸ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/371-1, Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1923. F 66.

¹⁴⁹ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/372-1, Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1924. F 24-28.

Orendain y Guadalajara.¹⁵⁰ Sin embargo, dicha sección no presentó ganancias de consideración para el Sud Pacífico. Aunque esta explotación debe ser entendida como una búsqueda de la empresa por mejorar sus ingresos.

Para 1925 hubo un cambio inesperado en las operaciones de la empresa, esto a pesar de haber tenido números positivos en los ingresos. Puesto que por pasajes se obtuvieron 2,1 millones, y por flete 5,7. Los ingresos totales sumaron 7,9 millones, mientras que los gastos de explotación fueron de 9 millones, lo que se tradujo en un coeficiente de explotación negativo al llegar a 102%. Este resultado de operación resulta urdidor, sin embargo, el incremento sólo tiene una justificación: el cambio de la mesa directiva. Probablemente la nueva dirección destinó una porción mayor al mantenimiento de la vía, lo que hizo que los gastos por explotación se elevaran.

En el segundo año de la nueva administración, 1926, el índice de funcionalidad también fue negativo, esto a pesar de haber un incremento en el volumen de flete y su ingreso, aumento que también resulta particular dados los albores de la gran crisis, lo que sugiere que la economía regional estaba prosperando. No obstante, el panorama para la empresa no era alentador, puesto que los gastos de explotación terminaron por superar a los ingresos, lo que dio un coeficiente de explotación de 111%.

El año entrante, período que enmarcó la primera huelga obrera del Sud Pacífico, tampoco arrojó resultados positivos, pues se alcanzó un coeficiente de explotación de 114%.¹⁵¹ Esto a pesar de que hubo un incremento en el número de pasajeros transportados y

¹⁵⁰ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/372-1, Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1924. Los ingresos por la operación de la sección de los Ferrocarriles Nacionales, apenas reportó por pasaje 4 mil pesos por el traslado de 3 mil personas. Por flete sólo ingresaron 5 mil pesos.

¹⁵¹ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/375-1 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1927. F 90. Es preciso señalar que la empresa siguió generando déficit, puesto que en el balance general de ganancias y pérdidas se señaló que la compañía llegó con un déficit de 2, 095, 324.69 oro mexicano hasta el 31 de diciembre de 1926, mientras que el funcionamiento a lo largo del año económico dejó un déficit de 1, 295,

el volumen de flete, así como en sus ingresos. Paradójicamente, el año entrante, 1928, cuando los efectos de la inflación eran más graves, el coeficiente de explotación descendió a 81%, a pesar de haber descendido el número de pasajeros y el volumen de carga.¹⁵²

Si bien el resultado de la explotación de este último año fue positivo, no se deben perder de vista las cargas fiscales de la empresa. Sólo en este período la empresa pagó 1,5 millones por impuestos.¹⁵³ La pugna constante entre empresa y gobierno se volvió a dar en el auge de la crisis. Puesto que el Gobierno federal a través de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas comenzó estudios para reglamentar el artículo 89 de la Ley de Ferrocarriles de 1926 que se encontraba vigente, con el objetivo de mover más mercancías y pasajeros sin costo alguno.

La respuesta del Sud Pacífico no se hizo esperar, alegando que las modificaciones permitirían al gobierno: “forzar a las compañías ferrocarrileras a mover lo mismo por las líneas ferrocarrileras sin costo alguno para el Gobierno”.¹⁵⁴ La transportación sin costo resultaría porque el gobierno utilizaría el descuento del 50% aplicable al público, y no el establecido en la concesión. La respuesta del Sud Pacífico fue aceptada, sin embargo, el gobierno reviró con un discurso nacionalista: “[...] la Nación no puede renunciar, en uso de

737.36 oro mexicano, sumado así un déficit total de 3, 389, 062.05 oro mexicano, véase 288/375-1 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1927. F 6-14.

¹⁵² AGN, Galería 5, Fondo SCOP 288/112-1 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1928. F 151-152. Con el propósito de crear una imagen panorámica del funcionamiento de la empresa para años posteriores consideramos pertinente mencionar en este apartado los coeficientes de explotación de la empresa de 1942 a 1951. Para 1942 el coeficiente fue de 85%; para 1943 se llegó a 89%; para 1944 el porcentaje alcanzó el 91; en 1945 el coeficiente llegó a 114%; para 1946 el número descendió a 94%; para 1947 se llegó a 106%; para 1948 se tocó el número más alto, llegando a 124%; para el año siguiente se logró reducir el coeficiente a 92%; mientras que en 1950 el coeficiente se calculó en 96%; y el último año como compañía privada, el coeficiente de explotación llegó a 104%. Como se puede observar, el índice señala que la operación fue bastante irregular y siempre operó con números negativos. Los datos de 1942 a 1951 fueron obtenidos de *la Estadística de Ferrocarriles y Tranvías de Concesión Federal de 1951*, p. 196.

¹⁵³ AGN, Galería 5, Fondo SCOP 288/112-1 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Informe anual de 1928. F 132.

¹⁵⁴ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/454-1 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Protesta por la reglamentación del artículo 89 de la ley de Ferrocarriles de 1926. F 1-2.

su soberanía, de expedir y de modificar las leyes, cuando así lo requieran las necesidades sociales”.¹⁵⁵ Si bien este discurso basado en la defensa de la soberanía ya se había hecho presente desde la revolución, el margen de la crisis lo acentuó más.

No obstante, no se debe perder de vista que una de las problemáticas, a la que se enfrentaba no sólo el Sud Pacífico sino las empresas ferroviarias en general, era el de las tarifas preferenciales al gobierno. Esta problemática se volvía más grave y el temor de la empresa se justificaba en la deuda que el gobierno tenía con la compañía, por lo que nuevas modificaciones generarían un mayor problema al Sud Pacífico.

Sumada a las problemáticas que tuvo que enfrentar la empresa durante este momento, tuvo que afrontar conflictos legales con el gobierno del estado de Sonora por cargas fiscales ilegales. Si bien puede parecer un problema menor, este hecho refleja una constante en la historia de la compañía, las afrentas entre una empresa ferroviaria privada contra gobiernos cada vez más severos. En este caso el problema tuvo su origen cuando el agente fiscal del estado trato de cobrar a la empresa la denominada contribución directa ordinaria, la cual se cobraba por concepto de propiedades. En su defensa la compañía alegó que por su naturaleza privada se encontraba exenta de dicho impuesto, además de que se encontraba sujeta a las leyes federales.¹⁵⁶

Finalmente, podemos apuntar, tomando el total de las variables (kilómetros en explotación, pasajeros e ingresos, flete e ingresos, ingresos y gastos de explotación, y deuda) algunas anotaciones. Para una observación sistemática véase la tabla IV.

¹⁵⁵ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/454-1 Ferrocarril Sud Pacífico de México. Protesta por la reglamentación del artículo 89 de la ley de Ferrocarriles de 1926. F 4-5.

¹⁵⁶ AHGES, Oficialía Mayor, Fondo Ferrocarriles, 1929. Expediente. Compañías del ferrocarril. Foja sin numerar.

La primera, y de forma general, es que el Sud Pacífico al momento de la consolidación y hasta 1912 mostró una preocupación por cumplir con lo estipulado en la concesión: la expansión de la vía. Sin embargo, el proyecto se vio suspendido con la llegada de la revolución, fenómeno que no solamente paralizó los trabajos de construcción, sino que destruyó las vías y el material rodante, lo que implicó que el kilometraje en explotación se redujera. Aunque también se observa una preocupación por operar cada año un número mayor de vía. Penosamente fue hasta 1924 cuando se recuperó y explotó el total de vías construidas hasta 1912. Sin embargo, fue hasta el año siguiente en que también hubo un cambio administrativo importante, que comenzó la construcción de más kilómetros de vía, alcanzando su punto máximo con la llegada a Guadalajara.

En segundo lugar, se puede sugerir, que la operación de las vías permitió la movilidad de los usuarios y el flete a pesar de las contradicciones del contexto, lo que puede ayudar a explicar la dinámica poblacional y las variaciones de la economía regional.

En tercer lugar, es que a pesar de que los ingresos muchas veces fueron ascendentes, estos no se reflejaron en los coeficientes de explotación. Los cuales muestran que al comienzo y al final de los años estudiados, los coeficientes superaron el 100%. Mientras que los años en que los resultados fueron “positivos” representaron sólo ganancias virtuales, puesto que los ingresos no permitieron cubrir los diferentes compromisos pendientes que tenía la empresa, como: las deudas y sus intereses.

Tabla IV. Funcionalidad de la empresa a través de sus variables									
Año	Kilómetros en explotación	Pasajeros transportados	Ingresos por pasaje	Flete en kilogramos	Ingreso por flete	Ingresos totales (en millones)	Gastos de explotación (en millones)	Coefficiente de explotación (en %)	Deuda total (en millones)
1908	977	-	-	-	-	1,6	1,7	103	
1909	1,427	-	-	-	-	-	-	-	
1910	1,741	-	-	-	-	-	-	-	
1911	1,490	240,121	756,058	451,590,000	2,523,015	2,5	2,8	114	88,2
1912	2,007	387,780	1,0	609,332,000	2,595,152	3,6	4,1	115	94,7
1913	2,007	294,931	589,650	460,167,000	1,828,973	2,4	2,5	104	124,1
1914	2,007	374,964	1,0	346,384,000	2,732,931	3,7	3,9	104	139,9
1915	1,490	338,500	1,2	301,251,158	3,302,428	4,1	6,3	156	185,2
1916	1,490	636,324	1,6	677,679,954	2,472,648	4,1	2,5	60	148,9
1917	1,617	523,187	1,8	691,417,000	3,386,215	7,9	6,7	85	157,4
1918	-	-	-	-	-	6,7	5,8	87	
1919	1,614	547,329	1,6	552,418,692	4,077,133	6,5	5,6	87	172,6
1920	1,684	550,074	2,0	563,692,920	4,914,843	7,7	5,8	77	180,5
1921	1,762	577,689	2,0	335,409,896	3,558,771	6,3	5,7	92	
1922	1,787	502,407	1,8	418,424,000	4,252,012	7,0	5,1	72	197,9
1923	1,783	608,014	2,0	776,158,040	4,886,818	7,7	5,6	72	209,0
1924	2,015	572,348	2,1	822,225,423	5,459,430	8,5	6,6	78	230,1
1925	2,044	575,354	2,1	893,720,256	5,729,045	7,9	9,0	102	237,8
1926	2,044	602,923	2,0	932,145,239	6,374,806	9,4	10,5	111	
1927	2,207	723,402	2,7	996,765,266	7,545,528	11,4	13,0	114	
1928	2,356	596,389	3,0	704,501,938	8,472,774	13,6	11,1	81	

Tabla IV, elaborada a partir de los informes anuales. Para 1911 y 1912 los ingresos por pasaje son en miles.

3.5 Los trabajadores de la compañía, un nuevo problema

Hasta ahora se ha realizado un balance del funcionamiento de la compañía del Sud Pacífico para entender su comportamiento, sin embargo, este rompecabezas no puede ser completado si no se toman en cuenta a los que hicieron posible la construcción de la infraestructura y su operación, es decir, los trabajadores. En este sentido, una interrogante obligatoria que debemos realizarnos es, qué se sabe de los trabajadores ferroviarios del Sud Pacífico.

En los orígenes de la empresa, Juárez (2002) refiere que la formación de la compañía en 1905 así como su proyecto de expansión a Guadalajara requería de mano de obra. Sin embargo, el Sud Pacífico se hizo de los servicios de la Grant Brothers Construction Company de origen norteamericano para ejecutar los trabajos de construcción, lo que no los volvía empleados directos de la compañía ferroviaria. Aunque podemos destacar la clasificación que utilizó la Grant Brothers, la cual fue distintiva de las compañías extranjeras durante la época.

Esta empresa clasificó a sus trabajadores en dos rubros. El primero, compuesto por personal norteamericano, quienes cubrieron los puestos de dirección y de mando. Los segundos, integrado por mexicanos, chinos, japoneses y rusos, se ubicaron en puestos de menor calificación. En el caso de los trabajadores mexicanos, Juárez apunta que éstos desempeñaron puestos de baja calificación y recibieron bajos salarios, lo que hizo que hubiera una marcada diferencia entre el personal de la compañía. Ilustrando este caso ponemos puntualizar que el personal mexicano en esta etapa de construcción sólo se desempeñó, como: peones, barreteros y cargadores, mientras que en muy pocas ocasiones alcanzaron un puesto medio, como el de mayordomo. A esta diferencia podemos agregar otra diferenciación: la forma de pago. Los trabajadores norteamericanos percibían su salario en oro, mientras que los mexicanos en plata, además de que en ocasiones a pesar de realizar los mismos trabajos la retribución no era la misma. Un ejemplo, es que para 1906, un mayordomo norteamericano ganaba 98.25 pesos en oro al mes, mientras que un trabajador mexicano en el mismo puesto apenas llegaba a los 80 pesos en plata (Juárez 2002, 11).¹⁵⁷

¹⁵⁷ Juárez en un texto distinto, realiza una descripción detallada de los trabajadores asiáticos: chinos y japoneses, exponiendo a través de cuadros de fuentes primarias la ocupación. Lamentablemente la

Continuando con lo anterior, aunque ahora particularmente para el Sud Pacífico, Lewis en su trabajo señala la composición laboral, si bien enumera algunos puestos de trabajo, indica que los trabajadores de la compañía se clasificaron en dos grandes grupos. El primero estuvo conformado por subcontratistas, mientras que el segundo por los que operaban la empresa. Los primeros se encargaron de construir los edificios, puentes, estaciones y de realizar el tendido de vías, mientras que los segundos se hicieron cargo de la administración y operación de la compañía (1997, 249). A pesar de realizar esta diferenciación, no se expone el número de trabajadores, variable que permitirá entender la dimensión de la empresa más grande de transporte del noroeste.

En consecuencia, a continuación, se presentan algunas tablas que muestran el número de trabajadores por año, por nacionalidad, posteriormente se expone una tabla para ver la correspondencia entre los kilómetros explotados y los trabajadores, y por último se desglosa una tabla con los trabajadores por categoría general.

Para el caso del total de trabajadores por año podemos observar la tabla V. En ella se observa el aumento y disminución de los empleados de la empresa ferroviaria, desde 1908 hasta 1928. En ella encontramos que el número más alto de trabajadores se encuentra a inicios de la empresa, es decir, en 1908, probablemente este número tan alto se debe a que la compañía aún en este momento operaba las líneas de manera separada, es decir, el Ferrocarril de Sonora y el Ferrocarril Rio Yaqui, Mayo y Pacífico. Por otra parte, la cifra más baja de empleados se localiza en el auge del movimiento revolucionario. Aunque en años venideros, si bien hay oscilaciones, el número de trabajadores se va incrementando, aunque estuvo lejos de tocar el número de trabajadores del año inicial. A partir de 1924 la

información, si bien es rica y sustantiva, refiere sólo la composición laboral en términos étnicos para los orígenes de la compañía, más en su construcción que en su operación, véase Juárez s/f, 317-324.

cifra de los trabajadores se incrementa, el motivo es que en este año se retomaron los trabajos de construcción hacia Guadalajara, sin embargo, no sabemos si hay trabajadores subcontratados, aunque todo indica que la compañía realizó directamente la construcción.

Tabla V. Total, de los trabajadores del Ferrocarril Sud Pacífico de México por año, de 1908 a 1928	
Año	Número
1908	5337
1911	2655
1912	2225
1913	1941
1914	1795
1915	1751
1916	3199
1917	2793
1918	-
1919	3343
1920	3289
1921	3318
1922	3127
1923	3103
1924	4507
1925	5349
1926	5865
1927	4438
1928	4571

Tabla V. Elaborada a partir de datos de los informes anuales. Para 1909, 1910, y 1918 no hay datos.

En el caso de los trabajadores por nacionalidad, los datos sólo se pudieron obtener a partir de 1917. Véase la tabla VI. Sin embargo, son interesantes, sobre todo el grupo de trabajadores extranjeros, ya que se observa una presencia considerable de ellos aún después de la revolución, puesto que con el movimiento armado se podría pensar que éstos abandonarían el país, como aconteció en los Nacionales. No obstante, incluso se observa un incremento de ellos a partir de 1920, alcanzando su pico en 1924 al llegar a 351

trabajadores. Sin embargo, estos comenzaron a disminuir en 1927, en el momento de la crisis económica, y en el ascenso de los trabajadores mexicanos.

En el caso de los trabajadores nacionales, su presencia dentro de la empresa también fue oscilatoria, sin embargo, a pesar de que en algunos años tuvieron disminuciones importantes, como lo fue 1917 al laborar solamente 2538 obreros, comenzaron un ascenso a partir de 1924, probablemente por la llega de la nueva administración y los inicios de las obras para conectar la línea a Guadalajara. Aunque una vez concluida en 1927, su número no disminuyó considerablemente.

Tabla VI. Trabajadores del Ferrocarril Sud Pacífico por año y nacionalidad, de 1917 a 1928			
Año	Extranjeros	Nacionales	Total
1917	255	2538	2793
1918	-	-	-
1919	265	3078	3343
1920	329	2960	3289
1921	265	3053	3318
1922	346	2781	3127
1923	348	2755	3103
1924	351	4156	4507
1925	326	5023	5349
1926	286	5549	5865
1927	172	4266	4438
1928	163	4408	4571

Tabla VI. Elaborada a partir de datos de los informes anuales. La tabla comienza hasta 1917 debido a que en los años anteriores no se desglosa la nacionalidad, y para 1918 no hay datos.

Para el caso de la correlación de los trabajadores y los kilómetros en explotación podemos ver la tabla VII. En 1908 se puede observar que los trabajadores superaron considerablemente el kilometraje de vía. Aunque es posible que parte de los trabajadores en ese momento hayan ingresado a la compañía para realizar los trabajos de construcción. Sin

embargo, era difícil que los ingresos por explotación pudieran cubrir una nómina con ese número de empleados, por lo que posiblemente sus sueldos fueron cubiertos con préstamos, de ahí que se pueda entender parte del incremento de la deuda.

Para los años posteriores, de 1917 a 1928, se observa que hubo un promedio de 1 y 3 trabajadores por kilómetro de vía. Aunque el incremento de empleados tiene correlación con el número de kilómetros en explotación, no siempre fue el número de obreros adecuado para la explotación de la empresa, pues como ya se ha visto, en los momentos de crisis el Sud Pacífico solicitó reducción de jornadas de trabajo e incluso reajuste de personal, y cuando no se le autorizó se sacrificó la eficiencia del servicio.

Con lo anterior, habría que preguntarse que porcentaje de este número de obreros se sumó a las filas de la empresa después de la revolución, pues si se observa, entre 1917 y 1919 los kilómetros operados fueron 1,614 aproximadamente, sin embargo, en ese lapso se sumaron 550 trabajadores más a la empresa. Por lo que probablemente su incorporación se debió al derecho de carabina, a los lazos de sangre, al compadrazgo, o al amiguismo.

Tabla VII. Trabajadores y kilómetros en explotación, 1908-1928		
Año	Trabajadores	Kilómetros en explotación
1908	5337	977
1911	2655	1244
1912	2225	2007
1913	1941	2007
1914	1795	2007
1915	1751	1490
1916	3199	1490
1917	2793	1617
1918	-	-
1919	3343	1614
1920	3289	1644
1921	3318	1762
1922	3127	1787
1923	3103	1783

1924	4507	2015
1925	5349	2044
1926	5865	2044
1927	4438	2207
1928	4571	2357

Tabla VII. Elaborada a partir de la información de los informes anuales.

Por último, se presentan las tablas con las categorías generales que agruparon a los trabajadores. Es importante mencionar que los empleados de la compañía se dividieron en dos sectores: el departamento de construcción y el departamento de explotación. Aunque el departamento de construcción generalmente sólo se hizo presente en los momentos de ampliación de la vía. Para este último véase el cuadro VIII, en el que se aprecia el número de trabajadores en los años hábiles de este departamento.

Tabla VIII. Departamento de construcción	
Año	Número de trabajadores
1911	606
1912	28
1923	399
1924	245
1925	825
1926	1005

Tabla VIII. Elaborada a partir de los informes anuales. Sólo se tomaron los años en los que operó el departamento de construcción.

Para el departamento de explotación la información es más detallada, véase el cuadro IX. En ella se pueden observar las variaciones que tuvo cada departamento por año. Por ejemplo, la mayoría de ellos aumentó en número en 1927, momento en el cual se concluyó la línea a Guadalajara. Otra muestra es el departamento mecánico, si se observa

de 1924 a 1927, se podrá dar cuenta que el número de empleados pasó de 70 a 462. Pero a qué se debe este incremento. Si bien la conexión con Guadalajara demandó más personal, el motivo del aumento posiblemente se encuentre en la entrada de la nueva administración y las malas condiciones del equipo motriz, por lo que su ingreso pudo ser una medida de la empresa para rehabilitar el equipo rodante. O también existe la posibilidad de que su incorporación haya sido parte del ascenso laboral de los trabajadores mexicanos, y la salida de los trabajadores norteamericanos que laboraban en los talleres como repercusión de la huelga. Pues si se contrastan estos años con el descenso de los trabajadores extranjeros, coinciden ambos hechos. En este sentido comenzaría en esta empresa, lo que Guajardo denomina para los Nacionales, una comunidad de baja productividad. (Guajardo, 2010 178).

Otro de los departamentos que mostró un crecimiento sustancial fue el de las oficinas generales, pasando de 60 trabajadores en 1911 a 227 para 1927. Aunque el aumento drástico aconteció entre 1917 y 1919. En este lapso se pasó de 96 a 165 empleados.

Como último ejemplo podemos observar el departamento de vía, así como el de empleados y operarios. Ambos departamentos fueron los que acogieron a la mayor parte de los trabajadores debido a que aquí estaba el personal que realizaba las tareas no especializadas o de menor calificación. En el caso del departamento de vía tuvo dos momentos donde sus números crecieron, con algunas oscilaciones. El primero fue de 1916 a 1919, mientras que el segundo abarcó de 1925 a 1927. En el caso del departamento de empleados y operarios, su incremento, con algunas oscilaciones, de empleados inicio en 1917 con 1,087 obreros y finalizó en 1926 con 1,004.

Tabla IX. Departamento de explotación, empleados por categoría y año, de 1911 a 1927

Año	Categoría																	Total
	Empleados del tren flotante	Otros empleados y operarios	Otros empleados de vía	Mayordomo de sección	Otros empleados de taller	Carpinteros	Mecánicos	Otros empleados de tren	Conductores	Fogoneros	Maguinistas	Otros empleados de estación	Telegrafistas y despachadores	Jefes de estación	Dependientes de oficina general	Otros funcionarios	Funcionarios generales	
1911		333	823	88	321	88	61	36	21	31	30	76	13	43	60	16	9	2049
1912	11	532	898	115	198	47	40	35	22	30	29	95	18	42	57	39	13	2221
1913		201	747	108	341	60	40	60	22	38	31	147	24	60	15	31	16	1941
1914	2	191	826	103	287	35	30	39	24	29	26	85	21	44	16	25	12	1795
1915		272	634	88	290	49	30	69	29	46	33	88	20	36	37	20	10	1751
1916		286	1761	115	379	128	51	67	38	52	43	110	25	40	74	23	7	3199
1917		1087	1062	95	432	142	50	90	32	41	35	107	26	44	96	11	6	3356
1919		1234	1004	103	298	92	39	67	35	37	30	132	31	50	165	16	12	3345
1920		1462	782	135	101	107	37	95	34	43	41	90	30	50	254	16	12	3289
1921		1309	822	98	403	113	20	59	38	52	26	129	35	48	236	28	12	3428
1922		1084	746	105	491	109	64	81	22	61	29	52	30	50	160	17	16	3127
1923		1475	424	90	380	134	70	82	28	40	39	72	34	46	156	16	17	3103
1924		2016	901	78	276	269	70	175	38	61	52	73	28	48	143	17	17	4262
1925		1287	1755	78	429	162	117	160	48	89	68	65	29	47	154	19	17	4524
1926		1004	2264	77	529	194	109	152	45	81	56	65	43	48	157	18	16	4858
1927		393	1769	198	266	393	462	175	83	57	62	156	87	71	227	20	19	4438

Tabla IX. Elaborada con base en los datos de los informes anuales

Infortunadamente no pudimos elaborar una tabla donde detalláramos los puestos de trabajo y los salarios percibidos para el periodo de estudio. El motivo fue que los informes, particularmente después de la revolución, tienen algunas deficiencias que obstaculizan la sistematización de la información. Entre estas podemos destacar, que los sueldos en ocasiones se presentan por día o en promedio por mes, aunque la dificultad más importante es la variación de honorarios, por ejemplo, un empleado de taller no percibía el mismo sueldo en Sonora que en Nayarit.

Pese a ello, a continuación, presentamos una tabla que contienen las categorías generales de los trabajadores y sus salarios percibidos en tres momentos: 1911, 1917 y 1923. Véase tabla X. El propósito es generar una idea de las variaciones en los salarios en algunas categorías de trabajo. Por ejemplo, el salario de los funcionarios generales de 1911 a 1923 aumentó doce pesos. En cambio, si destacamos el sueldo de los telegrafista y despachadores, sus honorarios tuvieron una caída en 1917, aunque aumentaron significativamente en 1923 de 5,6 a 8,3 pesos diarios en promedio. Si se observa, esta tendencia estuvo presente en varios departamentos.

Aunque un caso que llama la atención es el Departamento de vía, pues sus sueldos pasaron de 0,2 pesos en 1911 a 1,9 en 1917, y llegaron a 2,9 pesos diarios en 1923. Habría que preguntarse si este incremento de salarios guarda una correlación con el incremento de personal en esta misma área. Por lo que el aumento de salarios pudo haber correspondido a una exigencia. Cabe recalcar, ya que ha sido señalado, que este departamento agrupó a la mayoría de los trabajadores, por lo que el aumento de salarios representaba una erogación mayor para el Sud Pacífico, o, dicho de otra forma, mayores presiones financieras.

Tabla X. Categoría y sueldos en 1911			
Categoría	Año y sueldo promedio diario en pesos		
	1911	1917	1923
Funcionarios generales	31,4	33,1	30
Otros funcionarios	10,5	14,3	23,9
Dependientes de oficina general	6,9	6,4	11,7
Jefes de estación	5,1	5,4	7,3
Telegrafistas y despachadores	6,0	5,6	8,3
Otros empleados de estación	3,2	3,4	6,2
Maquinistas	7,5	6,4	9,5
Fogoneros	4,1	3,2	6,1
Conductores	7,7	6,8	10,5
Otros empleados de trenes	4,3	3,0	6,3
Mecánicos	4,9	6,1	7,6
Carpinteros	4	3,2	5,1
Otros empleados de taller	3,8	2,9	4
Mayordomos de sección	2,4	2,7	4,8
Otros empleados de vía	0,2	1,9	2,9
Otros empleados y operarios	3,4	2,9	5,8

Tabla X. Elaborada a partir de los informes anuales de 1911, 1917, 1923.

Hasta aquí se ha realizado un bosquejo de los trabajadores, exponiendo: número, nacionalidad, obreros por departamento, entre otros puntos. Ahora, es preciso señalar que estos trabajadores dentro del Sud Pacífico estuvieron distribuidos en las diferentes divisiones en las que se clasificó la línea, siendo estas: la División de Sonora, Sinaloa, y Guadalajara. Aunque para 1932 la división de Sinaloa y Sonora fueron consolidadas. No obstante, el trabajo dentro de una compañía ferroviaria es más complejo.

Finalmente, la complejidad del trabajo ferroviario se vislumbra en la diversidad de organizaciones obreras que se constituyeron en el país, y en este caso en el Ferrocarril Sud Pacífico de México, siendo estas: la Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos, Unión Mexicana de Mecánicos, Unión Internacional de Caldereros, Unión de Carpinteros y

Similares, la Unión Internacional de Forjadores y Ayudantes, la Unión de Albañiles y Ayudantes Auxiliares del Departamento Mecánico, la Asociación Nacional de Moldeadores y Ayudantes, la Unión Internacional de Cobreros, Hojalateros y Ayudantes, la Unión de Veladores de los Ferrocarriles de la República Mexicana. A través de éstas los trabajadores de la empresa hicieron frente a la empresa en los movimientos huelguísticos. Tema que será desarrollado en el siguiente capítulo.

Anotaciones finales

Recapitulando, lo que se ha revisado en este capítulo han sido esencialmente el funcionamiento de la compañía desde sus inicios hasta el contexto de la gran crisis, destacando: los cambios administrativos y sus retos, el problema de la deuda, la empresa y su infraestructura, los ingresos y egresos, así como los coeficientes de explotación, y por último se hizo un bosquejo de la estructura laboral.

En la parte administrativa hicimos algunas sugerencias sobre los cambios que en ésta se llevaron a cabo. Ejemplo de ello fue la incorporación de mexicanos a la compañía. Sin embargo, destacamos y enfatizamos en un cambio importante, la renovación de la mesa directiva en 1925. Esta coyuntura permite varias lecturas.

La primera de ellas es que esta transición fue un nuevo impulso para la construcción ferroviaria del Sud Pacífico, pues en esta segunda administración se retomaron los trabajos de construcción hacia Guadalajara, aunque no se siguió el diseño original hasta la capital del país. Infortunadamente, esta nueva administración se enfrentó inmediatamente al

problema de la crisis económica, el ascenso laboral, la baja rentabilidad, y la inestabilidad política del país. Por lo que en este contexto sus índices de operación, al igual que los de los primeros años de la revolución cuando recién se había fundado la empresa, fueron negativos.

No obstante, los problemas que enfrentó esta segunda administración no surgieron durante su llegada. Las dificultades tuvieron su origen desde la fundación de la compañía, como fue el tema de la deuda. En este sentido, el Sud Pacífico desde un inició cargó con la deuda del Ferrocarril de Sonora, la cual tuvo que transformar en deuda consolidada. Sin embargo, para poder operar se hizo de una deuda flotante, la cual se volvió a lo largo de los años una deuda impagable. Los motivos fueron diversos, aunque destaca en un primer momento el advenimiento de la revolución, pues impidió que el ferrocarril continuara con sus operaciones, y además de ello dificultó que las regiones económicas se desarrollaran con normalidad, por lo que la apuesta del desarrollismo de la empresa se vio truncada.

A propósito de la revolución, ésta causó daños de consideración a la propiedad de la empresa, directa e indirectamente. Los perjuicios directos se hicieron a través del uso de material rodante por parte de los grupos armados. Sin embargo, los daños más graves se ocasionaron indirectamente, el primero de ellos fue el tipo de moneda con el que se pagó a la empresa el servicio: los bilimbiques. La depreciación constante de este dinero fue el principal obstáculo, ya que los ingresos de la compañía no fueron reales, por lo que dejó de pagar la deuda y sus intereses. Provocando que para operar tuviera que aumentar sus préstamos.

Otro de los grandes problemas de la compañía fue el de la rentabilidad, por lo que sugerimos que este es un tema que se debe tratar con cuidado, es por ello por lo que medimos la funcionalidad de la empresa a través del coeficiente de explotación. En general su desempeño fue bastante oscilatorio a lo largo de los años, en algunos superando los coeficientes de explotación y en otros llevándolos a niveles “óptimos”. Si bien en algunos años los niveles de operación son favorables al siguiente se dispararon. Igualmente, no se debe perder de vista que, si en algunos momentos los coeficientes de explotación se mantuvieron por debajo del 100%, esto no aseguraba que la empresa obtuviera ganancias, puesto que una vez que se obtenía la diferencia entre los gastos de explotación y los ingresos, el cociente restante debía ser dividido en otros conceptos, por lo que de la cantidad última de esta segmentación se obtenía la ganancia, la cual prácticamente era nula.

El otro reto de la empresa fue el aumento del personal en algunos años, lo que implicó un incremento en el rubro de los salarios. A ello habría que agregar la organización sindical, aunque al parecer tardía, sin embargo, en los años posteriores se transformó en una trinchera desde la cual se librarían batallas para evitar el despido del personal o el reajuste en las horas y días de trabajo, impidiendo el saneamiento de las finanzas del Sud Pacífico.

Capítulo 4

Los trabajadores del Sud Pacífico. Una historia problemática y dos movimientos coyunturales: 1927 y 1932

Hasta ahora se ha esbozado el funcionamiento de la compañía Sud Pacífico de México desde el punto de vista administrativo. El sentido de esta tarea fue presentar a través de puntos específicos las problemáticas que le causaron dificultades en sus operaciones, y exponer de forma sistemática el resultado de las operaciones. Con lo anterior, el propósito de este capítulo es abordar y ahondar en una de esas problemáticas, la laboral. Sin duda, las formas de reclamar derechos y plantear demandas por parte de los trabajadores industriales tuvo cambios sustanciales, esto sólo gracias: al activismo obrero, el respaldo político y los marcos legales emanados de la revolución.

Las características señaladas permiten identificar las posturas de defensa o de lucha en cada etapa histórica, es decir: porfiriato, período revolucionario y posrevolución. Para el primer momento la actitud de los trabajadores fue sustancialmente de defensa, aunque con destellos de lucha. Para el segundo, el movimiento armado, los trabajadores tomaron parte en la contienda y conquistaron sus derechos, los cuales se reflejaron en la promulgación del artículo 123 constitucional. Mientras que, para el tercer momento, en la década de los veinte el respaldo jurídico que brindó la constitución a los trabajadores cambió el significado de las relaciones laborales entre el empleado y el empleador. Estas conquistas fueron utilizadas por los trabajadores del Sud Pacífico para exigir mejores condiciones de trabajo. No obstante, a pesar de que en estos años los trabajadores ya contaban con un andamiaje jurídico que los respaldaba, hubo problemáticas externas que actuaron en detrimento de la clase obrera, como lo fue la crisis del veintinueve.

Con lo anterior, se puede señalar que, si bien las demandas laborales se inscribieron y sustentaron en el derecho, en ocasiones sobrepasaron los marcos legales, éstas presionaron al Sud Pacífico en sus finanzas. Tales coacciones complicaron el funcionamiento de la empresa, debido a que ésta arrastraba problemas como el de la deuda, la destrucción del material rodante en la revolución, el tarifario, la gran crisis y ahora se sumaba el obrero. El resultado de la disputa fue una puganza constante entre trabajadores y empresa, en la que ninguno de los dos pretendía ceder terreno. Los primeros buscaban mejorar sus condiciones de vida, y los segundos cuidaban sus finanzas.

4.1 Conflictos previos entre trabajadores y empresa

Realizar una historia o hacer un recuento de los conflictos obreros en esta empresa no es tarea fácil, puesto que las investigaciones sobre esta temática son prácticamente escasas. Sin embargo, la identificación de algunas confrontaciones entre empresa y trabajadores arrojan luz de una historia obrera paralela a la de las grandes centrales obreras ferroviarias, guardando las dimensiones y entendiendo que tiene sus propias especificidades.

Con lo anterior, uno de los eventos identificados fue la huelga de enero de 1911. Ésta fue realizada por los ingenieros de locomotoras, bomberos y conductores que laboraban en Sonora y Sinaloa, y cuyas peticiones centrales eran: la normalización de los salarios y reglas de trabajo con la de los Estados Unidos (Berkowitz 2009, 181). La importancia de este caso radica en los actores que la gestionaron, habiendo en ellos dos

características distintivas. La primera, eran trabajadores calificados. La segunda, su origen norteamericano.

Con la primera característica referida, y guiados bajo la posición estratégica de Womack (2007), insertada por nosotros, se puede señalar que los trabajadores mencionados, especialmente los ingenieros y conductores, lograron paralizar la línea ferroviaria gracias a su posición estratégica. El segundo rasgo, el origen extranjero, puede estar ligado a la capacidad de acción puesto que la experiencia adquirida por los trabajadores antes de venir a México jugó un papel importante en la organización de la huelga. Ello sin perder de vista que su sede sindical se encontraba en Estados Unidos (Berkowitz 2009, 181-183).

Siguiendo con lo anterior habrá que preguntarse por qué es importante esta huelga. La respuesta está en los mismos datos que da Berkowitz, por lo que podemos señalar que la huelga puede ser caracterizada por dos momentos. La primera por su dimensión. Si bien el ferrocarril ya contaba con un número importante de trabajadores, solamente 62 de ellos (ubicados en posiciones estratégicas) lograron paralizar la mayor parte de la línea. La suspensión de la circulación afectó la movilidad de pasaje y mercancías, causando severos problemas a las economías locales y al comercio transfronterizo (2009, 196-197).

La segunda, también ligada a su dimensión como sistema, fue que el Sud Pacífico al ser parte de la Southern Pacific Railroad Company el problema de la huelga tuvo eco en otras subsidiarias, como lo fue el Gran Trunk, que se extendía desde Portland hasta la provincia canadiense de Quebec (Berkowitz, 2009, 181). Mirar la estructura con otra óptica ayuda a entender los problemas generales de la compañía, y no a observar el fenómeno como un caso aislado, aunque cada una con sus propias particularidades y no necesariamente coordinados.

Con lo anterior pueden plantearse dos interrogantes que si bien no atañen a esta investigación resultan interesantes. La primera, ¿las organizaciones de trabajadores norteamericanos tuvieron alguna injerencia en la formación de organizaciones mexicanas en el Sud Pacífico?, y la segunda, de haber tenido influencia ¿cómo fue esta?

Estas preguntas surgen porque pareciera que las organizaciones extranjeras y nacionales fueron ajenas. Resultando aún más sorprendente debido a que los trabajadores del Sud Pacífico demoraron en formar organizaciones obreras propias, aunque diseminadas, y sobre todo combativas, como lo habían hecho otros trabajadores ferroviarios de otras líneas.

Probablemente la organización tardía de los trabajadores ferroviarios del Sud Pacífico tenga su explicación en dos factores. La primera, que los trabajadores norteamericanos que ya estaban organizados tuvieron poco contacto con los obreros mexicanos que generalmente desarrollaban trabajos de baja calificación. Ilustrando esta hipótesis se puede referir el caso de Empalme, pueblo que fue construido para ser habitado por los trabajadores norteamericanos, lo que significó un distanciamiento incluso en la vida cotidiana. El segundo, es que, sumado a este distanciamiento con los trabajadores norteamericanos, los obreros mexicanos además de ser escasos en número en comparación con los Ferrocarriles Nacionales se siguieron manteniendo aislados hasta la segunda mitad de la década de los veinte. Por lo que su contacto con organizaciones obreras del centro del país enfrentó mayores dificultades. A ello se debe sumar que el punto administrativo central y donde se aglomeró gran parte de los trabajadores fue Empalme, Sonora, por lo que el resto de la línea al no tener centros de importancia no contó con importantes focos obreros.

Esta escasa organización, y así lo señala la documentación, hizo que los trabajadores de la empresa se adhirieran a organizaciones generales, más amplias y de carácter mutualista en un momento en que ya había organizaciones más combativas.

En este sentido se puede señalar la Sociedad Mutuo-Cooperativa de Obreros Benito Juárez cuya sede se encontraba en Empalme, Sonora. Esta organización tenía como objetivo “procurar cada día más y más, los lazos de confraternidad que deben existir entre todos los mexicanos” a través de “[la difusión] entre sus asociados [de] ideas nobles procurando por los mejores medios que estén a su alcance, alejarlos del vicio atrayéndolos a un centro de atracción honesta”, además de “despertar el deseo, y el interés a [su] mejoramiento moral e intelectual”.¹⁵⁸ No obstante, el número de miembros que la integraron tuvo variaciones significativas. El motivo de esta oscilación se debió a que la fuente de trabajo dependía del Sud Pacífico, por lo que cuando ésta se agotaba los trabajadores se veían obligados a emigrar.

Esta organización si bien fue registrada ante el notario público de Guaymas, carecía de un estatuto completo, como un gran número de organizaciones obreras que se estaban formando en el país. Esta insuficiencia fue reconocida por la misma asociación, la cual manifestó que “los estatutos [adolecían] de algunas deficiencias” por lo que la experiencia les dictaminaba la resolución a sus problemáticas.¹⁵⁹ Es decir, no tenían una posición clara frente al gobierno y los patronos, y mucho menos una línea de acción para canalizar sus demandas. Sumado a ello sus lineamientos eran claramente los de una organización mutualista de la época porfiriana.

¹⁵⁸ AHGES, Fondo Oficialía Mayor, Tomo 3233. Foja sin numerar. Secretaría de Industria y Comercio. Datos sobre las asociaciones mutualistas y obreras del Estado. Esta organización probablemente se constituyó en 1915.

¹⁵⁹ AHGES, Fondo Oficialía Mayor, Tomo 3233. Foja sin numerar. Secretaría de Industria y Comercio. Datos sobre las asociaciones mutualistas y obreras del Estado.

Regresando a los movimientos laborales del Sud Pacífico, un segundo se dio en las postrimerías de la revolución mexicana cuando las quejas de los trabajadores del Ferrocarril Sud Pacífico se hicieron presentes y fueron canalizadas a través de las instancias locales, como: el gobierno municipal, el del estado y la Cámara Obrera del Estado Libre y Soberano de Sonora. El 8 de febrero de 1917 el presidente municipal de Guaymas fue el portavoz de las problemáticas que padecían los empleados ferroviarios, particularmente los residentes en el puerto.

Los problemas que destacaban eran tres. El primero, fue la de jornada laboral de 9 horas que violaba el decreto número 71, el cual dictaba que la jornada de trabajo era de 8 horas, por lo que los trabajadores si bien se mostraban dispuestos a laborar exigían el pago de la novena hora como tiempo extra. El segundo, fue la suspensión de labores el 4 de julio por ser fiesta patria de los Estados Unidos. El alegato residía en que a los trabajadores mexicanos se les obligaba a descansar sin derecho al goce de sueldo, por lo que demandaban se les pagara el día inhabilitado puesto que ellos no solicitaban la suspensión de labores. El tercero y último, era el retraso en los pagos y la liquidación de éstos en moneda americana. En este punto alegaban que el motivo del retraso de los pagos se debía a que las oficinas generales de la compañía no se encontraban en Empalme. Problema al que se sumaba, que durante el gobierno carrancista parte de los salarios fueron pagados con papel moneda infalsificable y el cual aseguró la compañía a través de “cheks” de baja denominación, mientras que la tienda de la compañía vendía productos a los trabajadores a precios elevados.¹⁶⁰ Lo que en consecuencia iba en detrimento de los trabajadores.

Las demandas señaladas no fueron únicas. Numerosos problemas fueron canalizados a través de las instancias mencionadas, principalmente a través de la Cámara

¹⁶⁰ AHGES, Fondo Oficialía Mayor, tomo 3127. Expediente I. F 1-3.

Obrera, lo cual como ya se señaló expone la inexistencia de una organización ferroviaria propia. Casos como estos se pueden ubicar en la intervención de la Cámara para que trabajadores ferroviarios del Sud Pacífico resolvieran situaciones de despido y demandaran restitución.¹⁶¹ Los accidentes de trabajo también fueron respaldados por la mencionada Cámara estatal, al igual que las quejas por las jornadas de trabajo.

Esta radiografía somera muestra un antagonismo entre los trabajadores y la empresa, aunque era una oposición normal, ya este tipo de conflictos eran frecuentes en las empresas ferroviarias. Sin embargo, el que haya existido obedece a una razón, y es que no había un órgano regulador de los problemas del trabajo, al menos no hasta la promulgación del artículo 123 constitucional. A este comportamiento se debe agregar que la conducta de las empresas, y en este caso el Sud Pacífico, hacia sus trabajadores no cambió inmediatamente con la aparición de la ley señalada. La inexistencia de un vacío legal sobre los trabajadores había moldeado un comportamiento que era difícil cambiar en la empresa, es decir, la renuencia a las dificultades de los trabajadores.

En este contexto los obreros tuvieron que hacer frente a este comportamiento de la empresa valiéndose de los medios posibles, aunque muchas veces insuficientes y limitados por sus propios conocimientos. El caso de Manuel A. Bustamante es un ejemplo de este comportamiento. Este trabajador del Sud Pacífico sufrió en horas de trabajo un accidente que como consecuencia le acarreó la pérdida de la vista. Ante esta situación, el trabajador acudió a la Cámara Obrera para canalizar su exigencia de indemnización. Si bien la respuesta de ésta fue favorable y manifestó que la compañía debía responsabilizarse de la compensación, mencionó que no podía tomar cartas en el asunto debido a que el accidente ocurrió fuera de su zona de jurisdicción, ya que el percance aconteció en San Blas, en el

¹⁶¹ AHGES, Fondo Oficialía Mayor, tomo 3126. 8 de junio de 1917. F 47-49.

Estado de Nayarit.¹⁶² La lectura de este hecho sólo expone las limitaciones y la vulnerabilidad de los trabajadores, y quizá su incomprensión de los alcances de las instituciones.

Sin embargo, la situación cambió para la empresa en 1923 cuando comenzó a hacer frente a las disposiciones legales emanadas del artículo 123 de la carta magna. La problemática fueron las atribuciones cedidas a los estados para la regulación de los asuntos del trabajo a través de las Juntas de Conciliación y Arbitraje y las Juntas Municipales de Conciliación.

Para este momento el presidente municipal de Guaymas solicitó a la empresa ferroviaria, quien tenía sus oficinas centrales en esta municipalidad, datos sobre el número de empleados, el importe del pago semanal, decenal o mensual, con la finalidad de hacerlos llegar al Gobernador de Estado. La primera reacción de la compañía ante dicha solicitud fue negativa, alegando que el Municipio y el Estado no tenían jurisdicción ante la empresa, puesto que ésta estaba sujeta solamente a leyes federales como lo estipulaba la Ley de Ferrocarriles. Sin embargo, esta renuencia fue rebatida por el Departamento Legal Consultivo del Departamento de Ferrocarriles, quien determinó que las exigencias de la dependencia eran válidas debido a que cuando se promulgo la Ley de Ferrocarriles se había dejado un vacío legal, el del trabajo y la previsión social, por lo que se volvían de su competencia los asuntos laborales acaecidos en su territorio.

No obstante, la intervención del Departamento de Ferrocarriles fue rebatida por el Sud Pacífico. Ésta alegó que el único que podía expedir leyes concernientes a la empresa era el

¹⁶² AHGES, Fondo Oficialía Mayor, tomo 3127. Expediente 1. Foja sin numerar. La reclamación comienza el 25 de octubre de 1916 y la respuesta de la Cámara Obrera del Estado de Sonora fue emitida el 26 de abril de 1917.

Congreso de la Unión, ya que él era el único facultado para expedir normas que involucraran a las vías generales de comunicación. Además de que la federación no estaba entendiendo la naturaleza privada de la empresa, ya que la medida causaría desorden.¹⁶³ Este último argumento cobra sentido cuando se piensa en el trazo de la compañía y en las facultades que se otorgaban a los estados para intervenir en sus asuntos. Por lo que habrá que preguntarse ¿cuáles serían esas repercusiones? La respuesta se encuentra en que al quedar el Sud Pacífico sujeto a los códigos de los estados por los que atravesaba se crearía un desorden en sus finanzas, puesto que la ley establecía que los salarios se debían ajustar a las necesidades de cada región, es decir, la compañía no tendría salarios uniformes. A ello se debe agregar que el trato con cada estado sería distinto. Al final los argumentos presentados por la empresa no fueron tomados en cuenta y quedó sujeta al código de Sonora.

Esta sujeción de los asuntos del trabajo, al gobierno de Sonora y a los Ayuntamientos, permite recapitular algunos de los conflictos que se tuvieron que regir a través de estas instancias.¹⁶⁴ Uno de los conflictos importantes que se tuvo que resolver fue el de la “tienda de raya”. El 28 de marzo de 1923 Raúl Ramírez presidente y Jesús Luna secretario del Sindicato Obrero de Sonora manifestaron al Gobernador del Estado una problemática, la de la “tienda de raya” de los Hermanos Rodríguez, la cual en contubernio con la empresa ferroviaria incrementaba los precios de venta de las mercancías, siendo uno de los motivos de este incremento un impuesto del 10% por concepto de flete. Este gravamen repercutía en

¹⁶³ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/409-1. Ferrocarril Sud Pacífico de México. Junta de Conciliación de Guaymas, Sonora. Intervención en los asuntos del trabajo. F 1-47.

¹⁶⁴ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/410-1. Ferrocarril Sud Pacífico de México. Pago a los obreros en vales para la casa Rodríguez en Empalme, Sonora. F 1-64. Es preciso señalar que los obreros ferroviarios del Sud Pacífico de México para este momento no contaban con una organización propia por lo que los empleados de esta compañía se adhirieron al Sindicato Obrero de Sonora. Para este año, 1923, los trabajadores residentes en los talleres de Empalme oscilaban entre los 60 u 80 empleados.

los salarios y los modos de vida los trabajadores residentes en Empalme. El encarecimiento de las mercancías fue acompañado de los pagos irregulares de los salarios, por lo que los trabajadores se veían obligados a aceptar vales emitidos por la empresa y canjeables solamente en la tienda referida que a la vez era cantina.¹⁶⁵

A pesar de los alegatos de los obreros y de las llamadas de atención a la empresa por parte del gobierno federal, más particularmente de Mariano Cabrera director del Departamento de Ferrocarriles, para resolver la situación, el problema continuó. Esta prolongación en la resolución se debió a que el gobierno e incluso la Junta de Conciliación y Arbitraje del Estado, resolvieron que se debía estudiar una solución alterna para evitar que se siguiera actuando en perjuicio de los trabajadores. Tal respuesta era favorable a la empresa y los Hermanos Rodríguez, puesto que el convenio de la tienda finalizaba en 1924, año en el que se daría resolución al conflicto.

Sintetizando, se puede exponer que, si bien sólo se enumeraron algunas problemáticas entre empresa y trabajadores para hacer una radiografía, el Sud Pacífico cuenta con una historia obrera propia que debe ser explorada. Sin embargo, es pertinente aclarar que la clase obrera ferroviaria en la compañía se desarrolló a pasos más lentos, puesto que la primera organización ferroviaria de la que se tiene cuenta es la de la Sociedad Ferrocarrilera. Departamento de Vía, Sucursal No 17, con Sede en Empalme, y a la cual pertenecían gran parte de los trabajadores del sistema. Pues como ya se mencionó, a lo largo de la vía no había puntos de trabajo que agruparan a una cantidad importante de trabajadores.

¹⁶⁵ La Gaceta. Diario de la tarde. 17 de julio de 1917.

4.2 La huelga de 1926. Un preámbulo de la primera gran huelga

La década de los veintes fue testigo del ascenso laboral a nivel nacional, los trabajadores de los diferentes ramos: textil, eléctrico, tranviario, ferroviario, entre muchos otros, pujaron por mejorar sus condiciones de trabajo y de vida. Para ello se valieron de diferentes acciones que les permitieron conseguir los aumentos de salario, el respeto o modificación a sus contratos colectivos, o el reconocimiento a organizaciones obreras. Sin duda los trabajadores ferroviarios en el país se destacaron por ser uno de los sectores obreros más combativos a nivel nacional, y su participación en los cambios políticos hizo que defendieran sus derechos con más ahínco.

En este sentido una de las huelgas emblemáticas de la década por sus dimensiones e importancia fue la realizada por los trabajadores de los Ferrocarriles Nacionales en 1926. El motivo inmediato fue la destitución del ferrocarrilero Nava en la línea del Istmo (Barrios 1978, 113-115).¹⁶⁶ Sin embargo, las causales del movimiento fueron más profundas y de mayor antigüedad. Entre éstas destaca: la subordinación de los obreros en 1924, la implementación del reglamento Almaraz en 1925, y sin duda el esquirolaje y la presión de la CROM en la que Morones jugó un papel central para controlar a los trabajadores ferroviarios. Uno de sus grandes logros, señala Barrios fue en el mediano plazo puesto que se logró la “elevación de la conciencia colectiva para superar los gremios y la constitución del Sindicato Único Ferrocarrilero” (1978, 39), el cual se fundaría en 1933.

¹⁶⁶Cabe señalar que el ferrocarrilero Nava fue uno de los tantos casos de ascenso laboral por el derecho de Carabina, puesto que había participado en los trenes militares. Previo a trabajar en el Istmo había estado desempleado por las irregularidades que había mostrado anteriormente como trabajador. Su reintegración se dio cuando estando en Loma Bonita, ahí solicitó empleo al General Fausto Topete, quien le dio trabajo de supervisor y posteriormente se integró a la división del Panamericano. AHGES, Oficialía Mayor, Tomo 19. Conflicto entre la CSFRM y los FNM, 1926, foja sin numerar.

La importancia de esta huelga radica en que, si bien tuvo su origen en el Istmo, fue secundada por las diferentes organizaciones obreras ferroviarias de distintas compañías, como los nacionales o el mexicano, por lo que se pueden observar las dimensiones y el peso que habían adquirido las organizaciones obreras a nivel nacional, y sobre todo la combatividad. Transformaciones que no se habían completado con los trabajadores del Sud Pacífico, pues si bien es cierto que se adhirieron a diversas organizaciones ferroviarias de alcance nacional, no participaron en el conflicto de los nacionales, sino que paralelamente enfrentaron sus propios retos, puesto que la empresa comenzó a reducir al personal ante las dificultades financieras.

Si bien nos podemos preguntar por qué los rieleros del Sud Pacífico no participaron en la huelga de los nacionales, quizá la pregunta central deba ser: ¿qué fue lo que no permitió que los trabajadores tuvieran una organización más combativa? La interrogante tiene tres posibles respuestas. La primera es que los trabajadores no contaban con una cohesión ni grado de organización que les permitiera secundar el movimiento. La segunda, es que aún se mantenían aislados del centro de país, distancia que pudo influir en el poco interés por el movimiento. Y la tercera, está en la figura de Calles, la cual pudo influir en dos sentidos. El primero está en la relación Calles-Morones, puesto que al encontrar Calles en Morones y su CROM un aliado político, le permitió buscar injerencia en el Sud Pacífico a través de la organización de los trabajadores, lo que pudo permitir el control de los obreros y así evitar que secundaran la huelga.¹⁶⁷ La otra explicación está en su injerencia en

¹⁶⁷ Morones busco crear una organización cromista en el Sud Pacífico, esto se observa cuando en enero de 1926 la Unión de Despachadores, Agentes y Telegrafistas Ferrocarrileros del Pacífico, organización que agrupaba a trabajadores de la División de Sonora y Sinaloa, expuso su filiación al gobierno de Calles y a la CROM. Sin embargo, la presencia de la CROM se fue diluyendo en esta empresa, pues sólo agrupó a un número limitado de trabajadores para la huelga de 1927, mientras que la mayoría estaba afiliada a la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras de la República Mexicana. Mientras que para 1932, momento en

el problema ferroviario, ya que Calles mostró preocupación por reactivar los medios de transporte para dinamizar la economía, como sugiere Lelo (1991).

Siguiendo la línea de la filiación a la Confederación Regional Obrera Mexicana, se puede pensar que mostrar la unión de los trabajadores del Sud Pacífico a la CROM tenía como fin manifestar que la línea de pensamiento de estos obreros del Sud Pacífico no simpatizaba con la Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos, la cual tachaban de “roja”, y que a su vez se vinculaba con la CSFRM.¹⁶⁸ Esta vinculación a su vez evitaría que los trabajadores no afiliados con la Unión de Despachadores declinaran sumarse a las filas de las organizaciones ferroviarias nacionales, en este caso la Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos encabezada por Barrios, evitando así que los trabajadores del Sud Pacífico secundaran movimientos de los Ferrocarriles Nacionales.

A propósito, este año también enmarcó la corrección a una contrariedad jurídica que no se había previsto en la Ley de Ferrocarriles de 1899, la del trabajo. Ahora los problemas del trabajo serían resueltos por órganos federales, quitando la facultad que anteriormente se había dado a los municipios y a los estados para intervenir en ese tipo de asuntos. Esto ocurrió en abril cuando la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo giró a los gobernadores una notificación que dictaba que el único facultado para resolver los conflictos del trabajo entre el capital y los trabajadores, específicamente los de la industria ferroviaria, eran los órganos federales, en este caso la Secretaría señalada.

que la ruptura de Calles y Morones se había dado, la presencia de cromistas en el Sud Pacífico era prácticamente inexistente.

¹⁶⁸ AHGES, Oficialía Mayor, tomo 19. Copia del movimiento motivado por conflicto social provocado por la Alianza F. C. Mexicanos.

El motivo de realizar esta especificación tenía como fin limitar la competencia de los estados en esta materia para evitar variaciones en la resolución de los conflictos, no sólo porque las empresas se regían por concesiones federales, sino por la importancia que el sistema ferroviario representaba al país. Si bien los conflictos que pudiesen presentarse podrían ser aislados, sus repercusiones no se reflejaban sólo en el ámbito local, sino que trastocaban el sistema en general, lo que los volvía temas de “conveniencia pública e interés nacional”.¹⁶⁹ En este sentido, la Secretaría de Industria a través del Departamento del Trabajo, y éste a su vez a través de su sección de legislación volvía a los Estados meros informantes, pues su participación sólo se restringía a informar al Departamento de trabajo de los conflictos surgidos en sus jurisdicciones.

4.3 El conflicto en Sonora, 1926

En este marco donde los conflictos a escala nacional comenzaban a cobrar importancia por sus dimensiones, y donde la competencia del trabajo sería regulada por la Secretaría de Industria, se llevó a cabo el movimiento que antecedió la primera huelga de importancia del Ferrocarril Sud Pacífico.

En este año las dificultades financieras de la empresa habían encendido los focos rojos, el motivo es que el coeficiente de explotación había alcanzado el 111%, a ello se sumaba el conflicto cristero. Por lo que entre las decisiones para poder disminuir los malos

¹⁶⁹ AHGES, Oficialía Mayor, tomo 19. Oficio dirigido al gobernador del Estado de Sonora por la Secretaría de Industria, Comercio y trabajo, 28 de abril de 1926.

resultados que había tenido durante los primeros ocho meses optó por realizar en septiembre la destitución temporal de un grupo de trabajadores.

Esta acción provocó que los obreros buscaran su reincorporación a la empresa mediante los mecanismos que consideraron adecuados. No se debe olvidar que para este momento los conflictos del trabajo estaban a cargo de los gobiernos estatales, a través de las Juntas de Conciliación y Arbitraje estatales, así como de las juntas municipales. En este sentido, en el mes de octubre los obreros cesados acudieron a través de la Unión de Despachadores y Telegrafistas Ferrocarrileros del Pacífico ante el gobernador de Sonora, Alejo Bay, para que éste se dirigiera a J. A. Small, gerente general del Ferrocarril Sud Pacífico de México, y sugerirle reconsiderara el despido de un sector de obreros incorporados a dicha unión.

Si bien la reclamación del gobernador al gerente general fue la última instancia. La organización de los trabajadores afectados: despachadores, documentadores, cargadores y veladores, se realizó de manera escalonada. Es decir, los afectados acudieron a su representante obrero inmediato para que intercediera por ellos ante el gobernador, y éste a su vez ante el representante de la compañía para que fueran restituidos en sus puestos de trabajo.

La petición del gobernador ante el gerente de la empresa se basaba en una solución: el pago del 50% de sus salarios mientras se restituía el tráfico de la línea. El gobernador solicitaba la mitad de los sueldos bajo el argumento de que las condiciones de los

trabajadores eran precarias y que no tenían medios para desplazarse hacia otras fuentes de trabajo, por lo que su petición se basaba el pago de la mitad de su salario.¹⁷⁰

A la intervención anterior siguió otra en el transcurso del mes, sólo que ahora encabezada por la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras de la República Mexicana a través de su Consejo local con sede en Empalme.¹⁷¹ Lo que muestra la escisión de los trabajadores, pues unos canalizaron su exigencia a través de la CROM, y los otros a través de la CSFRM. El objetivo de su intervención tenía también como fin “aliviar la difícil situación actual de los trabajadores del Ferrocarril Sud Pacífico”¹⁷² por la irrupción del tráfico. Sin embargo, la intervención de la CSFRM no sólo abogó por sus trabajadores afiliados, sino por los trabajadores en general.

Ésta alegaba que la afectación al tráfico había encarecido los artículos de primera necesidad en contraste con la reducción de los ingresos de los trabajadores. La disminución de los ingresos de los obreros se debió a que la compañía redujo los días de trabajo, ejemplo de ello fueron los talleres, los cuales sólo laboraron tres días a la semana con probabilidades a que la reducción de los días de trabajo se incrementara. No obstante, la canalización de la demanda por parte de la Confederación estuvo dirigida a las autoridades

¹⁷⁰ AHGES, Oficialía Mayor, tomo 19. Telegrama del gobernador Alejo Bay al Sr. Small, fechado el 4 de octubre de 1926.

¹⁷¹ La conformación de la sede de la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras de la República Mexicana se realizó el 15 de agosto de 1926 en Empalme, Sonora. Su constitución se hizo de acuerdo con lo estipulado por la ley, pues notificaron a J. A. Small la fundación del consejo local con el objetivo de que la organización fuera reconocida por la compañía para que los conflictos laborales contra la empresa en un futuro fueran válidos. La formación de esta asociación agrupó a un número considerable de sucursales y sin duda de trabajadores. El total de miembros fue de 2382. 488 de ellos pertenecieron a las diferentes sucursales de Empalme. En Nogales la confederación sólo contó con 50 miembros. Mientras que en Mazatlán el número de trabajadores agrupados sumó 1844. Véase AHGES, Oficialía Mayor, tomo 19. Confederación de Sociedades Ferrocarrileras, 20 de agosto de 1926. Esta Confederación de Sociedades Ferrocarrileras en diciembre de 1926 paso a denominarse Confederación de Transportes y Comunicaciones, y para 1933 tuvo su cambio más importante, pues su reestructuración formó el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana.

¹⁷² AHGES, Oficialía Mayor, tomo 19. Oficio de la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras de la República Mexicana, 15 de octubre de 1926.

de Guaymas y Empalme para que regularan los precios de primera necesidad, ya que los incrementos iban en contra de los obreros y sus familias.¹⁷³

Al final las reclamaciones sólo se condujeron por la voz y las instancias locales correspondientes, pero sin ir a huelga. Los motivos por los que quizá no se llevó a cabo el paro fue por la resolución inmediata al conflicto por parte del gobernador, y por la división existente entre los cromistas y los afiliados a la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras, lo que impidió una mayor organización obrera. Además de ello, los afiliados a la CROM simpatizaban con el gobierno, mientras que la CSFRM pudo estar limitada por su reciente formación, ya que para 1932 su postura fue totalmente distinta.

4.4 La huelga de 1927. El primer gran conflicto

La huelga de 1927 en el ferrocarril Sud Pacífico es un acontecimiento que merece más atención, el motivo de detenerse en él obedece a diversas características en las que destacan: una época de crisis económica en el contexto y una serie de problemáticas al interior de la empresa, lo que la volvió un evento de gran trascendencia para el sistema ferroviario de la citada compañía. En este sentido el evento no debe ser encasillado y reducido a un suceso meramente local acontecido en Empalme, Sonora y enfocado como un conflicto en que algunos trabajadores heroicamente defendieron sus derechos ante una “empresa capitalista norteamericana” (Esquivel 1992). Por ello, la comprensión del problema está en sus orígenes y en el balance de la postura de empresa y trabajadores. Por

¹⁷³ AHGES, Oficialía Mayor, tomo 19. Oficio de la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras de la República Mexicana, 15 de octubre de 1926.

lo que el origen real de la disputa no se encuentra en la riña que tuvo el obrero Modesto Balderrama y el mayordomo Manuel Mancilla durante el mes de octubre. Este sólo fue el detonante del problema. El comienzo del conflicto se encuentra en las finanzas de la empresa y el reajuste a los días de trabajo que propuso. A ello se debe sumar, la experiencia de reajuste del año anterior y en el que poco pudieron hacer los involucrados para defenderse.

El Sud Pacífico, como se ha visto en el capítulo anterior, había finalizado los años de operación con dificultades económicas. Para este, 1927, sus operaciones alcanzaron un coeficiente de explotación de 114%. Esto se debió a que los resultados de los primeros ocho meses de 1927, según señaló Mr. Titcomb, habían sido negativos, lo que hacía que “los egresos del ferrocarril Sud Pacífico superaron a los ingresos en 882, 000.00”.¹⁷⁴ Por lo que planteaba que era necesario tomar algunas medidas para aliviar las condiciones de su representada, encontrándose entre ellas la modificación al tiempo de trabajo, lo que afectaría a los trabajadores.

Realizar esta tarea no era sencillo, puesto que reducir las jornadas de trabajo sin efectuar los procedimientos adecuados implicaría la violación al contrato colectivo y a la Ley federal del trabajo. Por ello la empresa acudió a la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo para solicitarle autorización para que el personal de talleres redujera su jornada de trabajo de seis a cinco días, mismo que se restablecería una vez que se normalizara el servicio de carga y pasajeros. Sin embargo, los resultados de operación seguían sin ser alentadores, por lo que a través de un nuevo análisis financiero se concluyó que el volumen de carga y de pasajeros no se solucionaría con la petición anterior, por lo que volvieron a

¹⁷⁴ El Universal, 21 de octubre de 1927.

acudir ante la Secretaría mencionada para que les autorizara brindar el servicio sólo tres días a la semana.¹⁷⁵

Esta petición causo incertidumbre en los trabajadores, pues la experiencia del año anterior les había enseñado que la reducción de los días laborables repercutía inmediatamente en sus ingresos y modo de vida. La ecuación era sencilla: la reducción de los días de trabajo implicaba una reducción en sus ingresos. La disminución de los días de trabajo también traía como consecuencia que el ferrocarril se mantuviera paralizado, implicando una menor movilidad de mercancías y por tanto un desabasto de productos básicos. El desabasto de productos encarecía automáticamente la canasta básica, lo que se contraponía a la disminución de los ingresos de los trabajadores.

Esta situación creó un clima de incertidumbre en el que sólo bastó un pretexto para que se rompieran las tensiones y comenzara el conflicto, como había sucedido con la huelga de los Nacionales el año anterior. La disputa detonó el 14 de octubre en el Departamento de aparatos entre Balderrama y Mancilla, el primero obrero y el segundo mayordomo. Sin embargo, la confrontación tiene dos caras, la del trabajador y la de la empresa. La primera, sugiere Esquivel en su crónica sobre la huelga, fue un abuso por parte del mayordomo Manuel Mancilla (1992, 83-85). Mientras que la versión de la compañía apunta a que el origen del conflicto fue la “grave insubordinación del trabajador”.¹⁷⁶ Lo cierto es que este hecho provocó un acto de solidaridad entre sus compañeros de trabajo que daría como resultado un conflicto.

¹⁷⁵ El Universal, 21 de octubre de 1927.

¹⁷⁶ AHGES, Oficialía Mayor, Fondo Federación de Sindicatos, tomo XVI, 1926. Huelga trabajadores de Empalme. Telegrama No. 18. 15 de octubre de 1927. No debemos perder de vista que la insubordinación fue un comportamiento común de los trabajadores ferroviarios. Quizá el mejor ejemplo se encuentre en la Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México durante el cardenismo.

La pelea entre Balderrama y Mancilla terminó en el despido del primero. Ante esta situación sus compañeros de trabajo declararon un paro laboral de una hora en busca de la restitución de su compañero. Sin embargo, esta acción no se hizo de una forma premeditada, sino que se actuó en la inmediatez y por ende fuera de la ley. Por lo que los veintiséis trabajadores que habían realizado el paro fueron revocados de sus puestos de trabajo, así lo indicaba Luis Castell Blanch e Ignacio López al gobernador. En su defensa los trabajadores argumentaron que su destitución no tenía causa justificada, por lo que solicitaban al gobernador su intervención, toda vez que confiaban en su “fe y honradez”.¹⁷⁷ La intervención solicitada al gobernador explica el desconocimiento de la ley, ya que los asuntos del trabajo, particularmente ferroviarios, ya habían pasado a ser competencia únicamente de la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo desde el mes de abril.¹⁷⁸

Por su parte, la compañía, señalaba que la separación de los trabajadores se había realizado porque éstos dejaron de laborar durante hora y media y desacataron las ordenes de sus mayordomos.¹⁷⁹ Esta acción, manifestó la empresa, había paralizado a un sector de la compañía, complicando aún más sus operaciones. Además de que actuó dentro de los

¹⁷⁷ AHGES, Oficialía Mayor, Fondo Federación de Sindicatos, tomo XVI, 1926. Huelga trabajadores de Empalme. Telegrama No. 35. 14 de octubre de 1927.

¹⁷⁸ La decisión de que los asuntos del trabajo fueran solamente de la Secretaría de Industria terminó de normarse el 22 de septiembre de 1927 cuando el presidente Calles decretó la creación de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, la cual estuvo supeditada a la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo. Su primer presidente fue C. R. Cervantes Torres, quien a su vez era jefe del Departamento del Trabajo de esa misma Secretaría. El objetivo de crear este organismo era proveer resoluciones a los conflictos de trabajo, principalmente de algunas industrias, como: ferrocarriles, petróleo y minería, AHGES, Oficialía Mayor, Fondo: Federación de Sindicatos, 1927. Tomo 16, y Expediente Diversos. 1927. Tomo 16. Ley que reforma lo referente a las Juntas de Conciliación y Arbitraje. Aunque es probable que hayan basado su confianza en la intervención que había realizado por ellos el gobernador a principio de mes, cuando solicitaron que la empresa les redujera una hora de trabajo, pasando de 9 a 8 horas. Petición que fue concedida por la empresa una vez que el gobernador hizo la solicitud.

¹⁷⁹ AHGES, Oficialía Mayor, Fondo Federación de Sindicatos, tomo XVI, 1926. Huelga trabajadores de Empalme. Telegrama No. 18. 15 de octubre de 1927.

estatutos, puesto que los trabajadores en caso de realizar un paro o comenzar una huelga debían avisar por anticipado a la empresa, como lo establecía la legislación.

La disputa se agravó a la mañana siguiente, pues en un acto de solidaridad “ochenta y cinco por ciento del personal [de] talleres y casa redonda declararon huelga de brazos caídos”.¹⁸⁰ Esta acción presionó al Sud Pacífico por dos razones. La primera, eran indicios de un conflicto más grave. Y en segunda, por la manera desacatada en que estaban organizándose los trabajadores, aunado a los rumores, la empresa temía que el movimiento se tornara violento y se actuara contra el material rodante y los edificios, por lo que se vio obligada a solicitar ayuda militar al gobernador, quien mandó cien hombres del décimo batallón.¹⁸¹

El conflicto fue presenciado por el inspector técnico de ferrocarriles Jesús A. Cruz. Sin embargo, su injerencia para resolver el problema fue escasa, puesto que su intersección se limitó en solicitar la intervención de las autoridades municipales y del estado, acción que como ya se señaló había dejado de ser de su competencia. Probablemente la petición se hizo para resolver el problema inmediatamente y evitar así un conflicto prolongado, que se complicaría más por la lejanía con el centro del país, lugar en el que se tendrían que llevar a cabo las negociaciones.

Este conflicto que recién había iniciado inmediatamente comenzó a pasar factura en el servicio de transporte, además de que se conoció a nivel nacional. Mediante un

¹⁸⁰ AHGES, Oficialía Mayor, Fondo Federación de Sindicatos, tomo XVI, 1926. Huelga trabajadores de Empalme. Telegrama No. 18. 15 de octubre de 1927. Una huelga de brazos caídos consiste en el paro colectivo de trabajo. En ella los obreros se hacen presentes en su lugar de trabajo, pero sin ejecutar sus tareas. Además de ello se realiza de forma pacífica.

¹⁸¹ AHGES, Oficialía Mayor, Fondo Federación de Sindicatos, tomo XVI, 1926. Huelga trabajadores de Empalme. Telegrama No. 18. 15 de octubre de 1927, y telegrama No. 22, 15 de octubre de 1927.

comunicado la empresa daba a conocer que a partir del día dieciséis el servicio de pasaje y carga quedaban sujetos a demora, el motivo era la huelga de brazos caídos que había estallado en los talleres de Empalme.¹⁸² Y para el cual no se vislumbraba una solución inmediata, puesto que los trabajadores se mantenían renuentes a aceptar el nuevo plan de trabajo propuesto por la empresa para implementar medidas de ahorro y paliar la crisis que estaba pasando.

La demora en los trenes no sólo implicaba un problema de dilación. Este retardo repercutía no sólo en los ingresos de la empresa, también generaba daños importantes que no pueden ser cuantificados y que rompen con una de las máximas que debe brindar una empresa de transporte: eficiencia. Uno de estos daños intangibles es el tiempo de los usuarios, el cual ante la irregularidad del servicio generó incertidumbre entre los pasajeros y les hizo levantar una queja.

Esta manifestación se hizo a través de la voz. Los usuarios lamentaron que el ferrocarril estuviera pasando por una huelga que terminaba por afectar el servicio y que como usuarios los hacía estar en la incertidumbre, puesto que desconocían si los trabajadores de algunos otros puntos del sistema secundarían la huelga. El temor también involucró a los productores regionales que utilizaban el ferrocarril para exportar sus productos o bien moverlos a distintos puntos de la línea ferroviaria.¹⁸³ Un ejemplo concreto fueron los agricultores de tomate, pues de no mover su mercancía no sólo ellos perderían, sino que crearían un desbaste del producto a lo largo de la línea férrea y se afectaría el comercio transfronterizo, además de que la empresa perdería ingresos por flete.

¹⁸² El Universal, 16 de octubre de 1927.

¹⁸³ El Universal, 16 de octubre de 1927.

Las problemáticas referidas, que eran graves para la compañía, no impidieron que ésta se posicionara ante el conflicto y mantuviera una actitud defensiva en contestación a la negativa de los trabajadores por aceptar las disposiciones de la empresa. Por lo que señaló que los obreros “no admitiendo [...] ningún arreglo a reconciliación, [la empresa] dicte medidas conceptúe convenientes [para] evitar desorden”.¹⁸⁴ Esta postura de la empresa puede entenderse como una estrategia y lección de autoridad para sus trabajadores. Puesto que ceder ante las presiones laborales se traduciría inmediatamente como un triunfo para los obreros, los cuales al salir victoriosos descubrirían un camino por el cual canalizar sus demandas: la huelga. No se debe olvidar que los trabajadores ferroviarios de los nacionales vieron en este recurso un método efectivo para exigir sus demandas.

La lección para los obreros comenzó cuando Mr. Houston, superintendente de fuerza motriz y maquinaria de Empalme dio la orden para que se suspendieran las actividades en el ochenta por ciento de los departamentos.¹⁸⁵ Con el objetivo de detener el sistema ferroviario. Esta acción desató los ánimos de los trabajadores, quienes señalaron que de no cancelarse dicha medida convocarían a una huelga general.

Con esta amenaza y ante el temor de que se desatara una huelga general, la cual acabaría por paralizar varios estados -no se debe olvidar que para este momento el ferrocarril ya había sido conectado con Guadalajara-, el conflicto se dio a conocer al presidente Calles. A él se le expusieron las dos posturas, la de la empresa y la de los trabajadores. La primera señaló que la huelga no había sido anunciada como lo señalaba el párrafo dieciocho del artículo 123 de la constitución. Por su parte los obreros,

¹⁸⁴ AHGES, Oficialía Mayor, Fondo Federación de Sindicatos, tomo XVI, 1926. Huelga trabajadores de Empalme. Telegrama No. 41. 15 de octubre de 1927.

¹⁸⁵ AHGES, Oficialía Mayor, Fondo Federación de Sindicatos, tomo XVI, 1926. Huelga trabajadores de Empalme. Telegrama No. 36. 15 de octubre de 1927.

argumentaron que el apoyo al trabajador destituido se había realizado de acuerdo con el párrafo tres del artículo ciento seis del capítulo diez del contrato colectivo de trabajo, aunque no hicieron referencia al reajuste que pretendía hacer la empresa.¹⁸⁶ La empresa aprovechó para solicitar que se removiera a los huelguistas para no entorpecer la transportación.

La empresa si bien solicitó el retiro de los huelguistas también se mostró más flexible, aunque de forma estratégica, pues planteó solucionar el conflicto y restablecer el servicio. La propuesta que colocó Mr. Titcomb sobre la mesa estipulaba que la empresa ya sólo podría emplear a los trabajadores que juzgara convenientes, por lo que autorizaba que se diera trabajo a “cuatrocientos hombres en los talleres y a setenta y cinco en la casa redonda”.¹⁸⁷ Sin embargo, la propuesta tenía como objetivo romper la solidaridad de los trabajadores, ya que los hacía enfrentarse a una decisión difícil: permanecer con sus compañeros en huelga o regresar a su trabajo. Además de ello, la propuesta iba condicionada, pues si los obreros no se presentaban el día diecinueve a las ocho treinta de la mañana podrían perder sus puestos de trabajo y serían asignados a nuevo personal.¹⁸⁸ Lo que también significaba que perderían sus derechos de antigüedad y sus oportunidades de subir en el escalafón.

Para el día diecinueve solamente hicieron acto de presencia el cinco por ciento de los trabajadores en Empalme, mientras que el resto de ellos se negaron a regresar a sus puestos de trabajo. La decisión de no aceptar la oferta de Mr. Titcomb la basaron los trabajadores en el apoyo que les brindaría el gobernador. Aunque el vínculo con él ya sólo

¹⁸⁶ AHGES, Oficialía Mayor, Fondo Federación de Sindicatos, tomo XVI, 1926. Huelga trabajadores de Empalme. Telegrama No. 10. 17 de octubre de 1927.

¹⁸⁷ El Universal, 18 de octubre de 1927.

¹⁸⁸ El Universal, 18 de octubre de 1927.

se basaba en la confianza pues ya no tenía jurisdicción en el conflicto, por lo que siguieron rechazando la propuesta de la empresa, quien aseguraba había perdido en los últimos ocho meses un millón de pesos.

Además de ello, la confianza en los trabajadores se incrementó por el respaldo que tenían en el Comité de la Confederación de Transportes,¹⁸⁹ organización obrera a la que pertenecían. Esta organización a través de sus representantes Ignacio López y Luis Castell, quienes se presentaron ante Calles, trataron de debilitar la estructura administrativa de la empresa exigiendo la destitución de Mr. Houston con el fin de sacar mayores ventajas en la resolución del conflicto. Sin embargo, su petición a pesar de estar respaldada en una argumentación jurídica era poco válida. Su razonamiento sugería que al superintendente de Talleres, Mr. Houston, se le aplicara el artículo 33 constitucional.¹⁹⁰ La citada norma dictaba que ningún extranjero podría intervenir en los asuntos del país, por lo que el ejecutivo podía expulsar del territorio a aquella persona que considerara conveniente.¹⁹¹ Dicha medida, sugería el comité, tenía como fin “evitar trastornos [de] considerable magnitud a esa administración [del Ferrocarril Sud Pacífico]”.¹⁹² Ya que si no era destituido, los obreros no regresarían a sus labores y la empresa seguiría paralizada. Además, si el fallo del conflicto favorecía a los trabajadores la empresa tendría que erogar por concepto de indemnización tres meses de sueldo como lo estipulaba la Ley del

¹⁸⁹ La referida Confederación en su comité local se componía de la Unión Mexicana de Mecánicos, la Unión Internacional de Forjadores y Ayudantes, la Unión Internacional de Cobreros, Hojalateros y Ayudantes, la Asociación Nacional de Moldeadores y Ayudantes, la Unión de Albañiles y Ayudantes auxiliares del Departamento de Mecánico, la Unión de Carpinteros y Similares, la Unión de Pintores Mexicanos, la Unión de Empleados de Vigilancia y la Unión Internacional de Caldereros.

¹⁹⁰ AHGES, Oficialía Mayor, Fondo Federación de Sindicatos, tomo XVI, 1926. Huelga trabajadores de Empalme. Telegrama No. 20. 20 de octubre de 1927.

¹⁹¹ Constitución 1917 Facsimilar. P. 48.

¹⁹² AHGES, Oficialía Mayor, Fondo Federación de Sindicatos, tomo XVI, 1926. Huelga trabajadores de Empalme. Telegrama No. 20. 20 de octubre de 1927.

Trabajo.¹⁹³ Esta petición, para la destitución de Mr. Houston, de los trabajadores muestra una exigencia firme pero mal sustentada, lo que expone un desconocimiento del marco jurídico por parte de los obreros.

Para el veinte de octubre la preocupación del conflicto había llegado a Guadalajara, y fue aquí donde se trasladaron las negociaciones. El hecho de que las discusiones se pasaran a este estado tiene que ver con el cambio de las oficinas centrales de la compañía a este lugar. El actor colectivo que intervino fue la Unión de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros a través de sus delegados. Éstos entablaron diálogos con funcionarios del Sud Pacífico, así como el inspector federal del departamento del trabajo con el objetivo de llegar a un acuerdo y restablecer el tráfico entre Guadalajara y Nogales.¹⁹⁴

Para guiar esta discusión se integró a las mesas de negociación el representante del presidente de la república, el señor Antonio Galván Duque. Aunque la confrontación tuvo un cambio inesperado, ya que, si bien la huelga había comenzado por una petición para reducir los días de trabajo y con una pelea en los talleres, ahora los obreros presentaban un nuevo contrato colectivo de trabajo, en el cual destacaba la petición del aumento de salarios. Esta nueva solicitud hizo que las negociaciones se estancaran ya que la compañía no estaba dispuesta a aceptar un nuevo contrato. Por lo que se propuso que el asunto fuera arbitrado por la Junta Central de Conciliación y Arbitraje.¹⁹⁵ La intervención de la Junta conllevaba que tanto empresa como trabajadores se trasladaran a la Ciudad de México para

¹⁹³ AHGES, Oficialía Mayor, Fondo Federación de Sindicatos, tomo XVI, 1926. Huelga trabajadores de Empalme. Telegrama No. 16739. 21 de octubre de 1927.

¹⁹⁴ El Universal, 20 de octubre de 1927.

¹⁹⁵ El universal, 22 de octubre de 1927. La aparición de la Junta Federal cambio la forma de resolver los conflictos laborales, pues la empresa al ser de competencia federal tendría que resolver sus conflictos ante ésta y ya no por los estados como se había hecho con el problema del año anterior.

que el problema fuera arbitrado. La modificación en la negociación por parte de los trabajadores se debió a un cambio de postura, al pasar de defensiva a ofensiva.

La mediación de la Junta parecía indicar que el conflicto llegaría a su fin cuando emitió el laudo. La resolución dictaba que la empresa debía reanudar sus actividades e ir recontratando a los trabajadores gradualmente. La recontratación pausada aparentemente beneficiaba a la empresa, no obstante, la Junta no resolvió nada sobre la reducción de las jornadas de trabajo. La empresa por su parte acató el dictamen, pero aprovechó para implementar una medida aleccionadora contra los huelguistas para dejar en claro las consecuencias de la indisciplina. Dicha medida consistió en premiar a los trabajadores que no secundaron la huelga y que se mantuvieron en sus puestos de trabajo. El estímulo consistió en mejorar los derechos laborales de los no huelguistas.

La decisión de la empresa por premiar a sus trabajadores volvió a detonar el conflicto. Los obreros que habían llevado a cabo el paro se inconformaron y retornaron al estado de huelga. Sin embargo, esta decisión de los trabajadores se encontraba fuera del marco de la ley, ya que el conflicto original había sido arbitrado.¹⁹⁶ Por lo que todo apuntaba a que su nuevo movimiento fuera catalogado de ilegal, y además se arriesgaban a un reajuste de personal autorizado.

Esta segunda parte del conflicto sugería que el movimiento cobraría más fuerza y sería más combativo. Al menos eso indicaba la declaración de huelga en los talleres de Empalme cuando los obreros en un acto simbólico colocaron banderas rojas y blancas como señal de protesta. Pero, por qué es importante un hecho simbólico como éste. La respuesta está en el posicionamiento que otorgaba a los obreros, pues los hacía parecer

¹⁹⁶ El Universal, 24 de octubre de 1927.

insurrectos y triunfantes ante el Sud Pacífico. Este hecho no carece de importancia, ya que la autorización para retirar las banderas tuvo que ser resuelto en la Junta de Conciliación en la Ciudad de México.

Empero, la huelga para estos momentos ya comenzaba a hacer mella en la vida de los trabajadores, provocando que se diluyera su combatividad, lo que expone la ausencia de un movimiento coordinado y planeado. Así lo refleja la solicitud de ayuda al gobernador de Sonora que le hicieron llegar Castell y López, la “situación económica [de los] trabajadores [era] terrible” por lo que solicitaban [...] los auxiliara con prontitud.¹⁹⁷ Ya que la falta de ingresos agravaba su situación y la de sus familias. Para paliar un poco la situación los obreros en coordinación con diferentes sociedades y centros locales organizaron algunos eventos para recaudar fondos para su subsistencia.

El gobernador por su parte mandó su apoyo al movimiento huelguístico por conducto de la Agencia Fiscal, destinando “un mil pesos para aliviar la aflictiva situación de los obreros”.¹⁹⁸ Aunque les sugería de manera tangente que buscaran un arreglo con la empresa inmediatamente ya que las finanzas del estado no eran óptimas para volverlos a apoyar, por lo que el dinero cedido se les entregaba más por simpatía del gobernador con el gremio obrero que por obligación.

Para este momento la preocupación por dar salida al conflicto hizo que se volvieran a involucrar el comisario de policía de Empalme y el presidente municipal de Guaymas, Francisco Barreras. Este último solicitaba al Gobernador del Estado, General Fausto

¹⁹⁷ AHGES, Oficialía Mayor, Fondo Federación de Sindicatos, tomo XVI, 1926. Huelga trabajadores de Empalme. Telegrama No. 17265. 26 de octubre de 1927.

¹⁹⁸ AHGES, Oficialía Mayor, Fondo Federación de Sindicatos, tomo XVI, 1926. Huelga trabajadores de Empalme. Foja sin numerar, contestación a la petición de donación. 29 de octubre de 1927.

Topete, le indicara la manera de actuar ante el problema.¹⁹⁹ Aunque sin duda su intervención volvía a romper los límites de su jurisdicción en materia laboral.

Aunque la postura de la empresa no fue distinta a la que había dictaminado la Junta de Conciliación. Titcomb seguía proponiendo que la reintegración de los trabajadores se haría gradualmente. En un inicio se aceptarían 475 por escalafón, mientras que para el mes de noviembre y conforme se comenzara la transportación de chicharo y tomate se irían integrando partidas de cincuenta trabajadores, restituyendo hasta enero el número total de trabajadores que había antes de comenzar la huelga. Lo que significaba que no habría reajuste de trabajadores.

La respuesta del personal fue negativa, debido a que los obreros de nuevo ingreso se quedarían sin laboral. Por lo que la propuesta de éstos era que todos volvieran al trabajo, aunque se redujera el número de días laborables. El objetivo era ayudar a los obreros de baja remuneración mediante un acto de solidaridad.²⁰⁰ Si bien los trabajadores no aceptaban la propuesta, Fausto Topete a través del presidente municipal sugirió aconsejara a los trabajadores para que llegaran a un acuerdo con la empresa debido a que las condiciones de la Hacienda estatal no permitieran proporcionarles más ayuda.

La negativa de la clase obrera se complicó más cuando a finales de mes la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje emitió el fallo sobre el conflicto, concluyendo que la huelga iniciada por los trabajadores no estaba dentro del marco de la ley, por lo que la calificó de ilegal y permitió el reajuste de personal. Además de que no aceptó la renovación

¹⁹⁹AHGES, Oficialía Mayor, Fondo Federación de Sindicatos, tomo XVI, 1926. Huelga trabajadores de Empalme. Telegrama del 15 de octubre de 1927.

²⁰⁰ AHGES, Oficialía Mayor, Fondo Federación de Sindicatos, tomo XVI, 1926. Huelga trabajadores de Empalme. Telegrama del 28 de octubre de 1927.

del contrato colectivo que habían propuesto los trabajadores y que pedía el aumento de salarios. Por último, sentenció a los huelguistas para que en el “término de setenta y dos horas [regresaran] a su trabajo”²⁰¹ a partir de que se les notificara el laudo. De no presentarse a laborar la acción sería entendida como abandono de trabajo.

Los puntos anteriores se complementaron con la autorización para que la empresa implementara las medidas necesarias para mejorar su economía. Permitiéndole un reajuste en el tiempo de trabajo en los talleres de Empalme y Mazatlán, así como en la tienda de este último lugar. En el segundo punto se fijaba la reducción de la jornada de trabajo de seis a cinco horas, siendo la jornada máxima de ocho. Sin embargo, se le negó a la empresa la reducción de los días de trabajo que había solicitado a partir de su segundo análisis, el cual reclamaba una disminución mayor de los días de trabajo debido a las condiciones económicas de la empresa.²⁰² El argumento de la Junta para emitir la negativa fue que las condiciones económicas de la empresa no habían cambiado lo suficiente en un lapso tan corto.

Finalmente, la resolución dictada por la Junta de Conciliación y Arbitraje permitió que los trabajadores regresaran a sus puestos. Este conflicto que si bien fue breve permitió medir las capacidades de cada bando en un conflicto. Aunque el dictamen no satisfizo a trabajadores y empresa. Los primeros acusaron, comentándole al gobernador, que sus derechos habían sido vulnerados por el “capitalismo yanqui que dignamente se erigía en Empalme”.²⁰³ Esta insatisfacción se derivó de la negativa para restituir al mecánico Balderrama, pero aún más importante del rechazo a un nuevo contrato colectivo que

²⁰¹ El Universal, 30 de octubre de 1927.

²⁰² El Universal, 30 de octubre de 1927.

²⁰³ AHGES, Oficialía Mayor, Fondo Federación de Sindicatos, tomo XVI, 1926. Huelga trabajadores de Empalme. Carta de agradecimiento al Gobernador, 17 de noviembre de 1927.

demandaba mejoras en los salarios, así como en las peticiones para no disminuir al personal ni las jornadas de trabajo. Aunque se puede señalar que obtuvieron parte de la victoria, puesto que a pesar de que a la empresa le fue autorizado hacer recorte de personal no realizó la acción.

El Sud Pacífico por su parte, si bien recibió autorización para realizar una recontractación gradual de los trabajadores, así como un reajuste en los días de trabajo y los horarios, las medidas sólo le ayudaron parcialmente, puesto que la Junta Federal se guio con la primera propuesta de la empresa la cual establecía la reducción de un día de trabajo, mientras que relegó el segundo análisis de la empresa que más le hubiera ayudado a mejorar sus finanzas, la operación de sólo tres días a la semana. Esto se constata con el coeficiente de explotación final del año, el cual superó el 100%.

Entonces, ¿cómo debe ser entendida la resolución de la Junta? Consideramos que la resolución tuvo como punto angular: el equilibrio. La medida provino quizá de realizar con eficiencia su trabajo. Por lo que trató de no afectar a los trabajadores, los cuales estaban viviendo los albores de la crisis, aunque a su vez mostró desconocimiento del negocio ferroviario. Por otra parte, la resolución inmediata de la Junta Federal pudo obedecer a la importancia estratégica que tenía el Ferrocarril Sud Pacífico en la economía del noroeste mexicano, tanto para las zonas agrícolas como para los puntos mineros.

Infortunadamente para la empresa esta huelga fue el comienzo de exigencia por parte de los trabajadores. Para mediados del año entrante, 1928, la Unión de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros pidió a la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje solicitara informes al Ferrocarril Sud Pacífico sobre su estado financiero. Pues argumentaba

la mencionada Unión, que la empresa se negaba a aumentar sus salarios y equipararlos con los de los Ferrocarriles Nacionales bajo el argumento de un estado ruinoso. La intervención de la Junta, y en particular del Inspector comisario que había estudiado el estado financiero del Sud Pacífico hasta 1927, informó que la negativa de la empresa para aumentar los salarios tenía sustento. Comunicaba que desde 1918 hasta 1927 la operación de la empresa había sido bastante irregular, y que sólo en los últimos tres años había registrado pérdidas por 3,3 millones de pesos.²⁰⁴

A pesar de que la Junta Federal demostró a la Unión que la empresa estaba operando en números negativos, ésta no aceptó la resolución y apeló a que se hiciera una revisión a sus libros de contabilidad. Dicha Unión argumentaba que el Sud Pacífico utilizaba trucos contables para manifestar un estado de quiebra y así evitar el incremento a los salarios.²⁰⁵ Para llevar a cabo la revisión a los libros se creó una comisión, la cual se integró por un representante de la Unión, un inspector de trabajo de la Secretaría de Industria y Trabajo, y un Inspector comisario de ferrocarriles. La conclusión del estudio arrojó que la empresa operaba con pérdidas, y que no podía permitirse un incremento de salarios. Sin embargo, la Unión volvió a apelar el fallo, y pidió revisar los documentos que

²⁰⁴ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/398-1. Aumento al sueldo del personal. F. 6-7. 1928.

²⁰⁵ El argumento constante de los obreros sustentaba que los últimos tres años de malas operaciones no justificaban la negativa a un incremento. Por lo que declaraban que los escasos ingresos de años anteriores equilibraban las supuestas pérdidas. Sin duda, este argumento es declaratoria del desconocimiento del negocio ferroviario por parte de los trabajadores. Puesto que, refiriendo al trabajo de Marx, *Salario, precio y ganancia*. Marx refiere que los salarios en una industria que no produce bienes de primera necesidad no pueden realizar un aumento de salarios, pues ello implicaría una baja en su cuota de ganancia, lo que a su vez desencadenaría en una subida de los precios de su mercancía (en este caso el transporte), el cual necesariamente no aumenta su demanda. Y esto a su vez implica que la empresa destine cantidades menores a productos que ella consume, en nuestro caso a inversiones o mejoras (1974, 8-9). Otra de los problemas con los trabajadores y que se ha venido anunciando, es su protesta por los supuestos trucos contables, pues alegaban que a los gastos sumaban cantidades ajenas al rubro. Sin embargo, el mismo Marx señala que los gastos para establecer un valor se determinan a partir de una suma global de trabajo invertido, además de ello se toman en cuenta los promedios de desgaste paulatino de los instrumentos o herramientas empleadas para la producción, en este caso, del servicio de transporte (1974, 29-30).

servieron de origen para los libros de contabilidad, aunque sin mucho éxito, pues el resultado fue el mismo: el Sud Pacífico operaba con déficit, por lo que no podía aumentar los salarios.²⁰⁶ Si bien no se concedió el incremento de salarios, este hecho es una muestra del ascenso laboral y de las presiones que enfrentó la empresa, así como el desconocimiento por parte de los trabajadores del funcionamiento del negocio del transporte, pues argumentaban que la empresa no operaba con pérdidas, sino simplemente había un exceso de gastos respecto a los ingresos.

4.5 El Movimiento laboral de 1932. El segundo gran conflicto

La década de los treinta en México fue un decenio precedido por una economía estancada, como lo sugiere Anaya, y afectada por una gran depresión cuyos márgenes superan los años estereotipados (2016). Si bien las variables que determinaron las repercusiones de este fenómeno en el país son diversas, es innegable que la crisis creó una reacción en cadena negativa que terminó por afectar a la clase obrera. Por citar sólo un ejemplo, se puede referir la elevación de los coeficientes de explotación de los Ferrocarriles Nacionales durante la crisis, situación que fue enfrentada por Sánchez Mejorada a través de diversas medidas para equilibrar las pérdidas, incluyendo el recorte del 23% de los trabajadores (Grunstein 2008, 18). Aunque es indiscutible que la reducción también pretendía resolver otras problemáticas en los nacionales, como el ascenso laboral.

²⁰⁶ AGN, Galería 5, Fondo SCOP, 288/398-1. Aumento al sueldo del personal. F. 9-10. 1928.

Las posturas sobre las medidas implementadas por los empleadores para aminorar el impacto de la depresión han sido catalogadas y entendidas de diversas formas. En este sentido Clark sugiere, que estas acciones fueron precedidas y acompañadas de malas administraciones en las diversas compañías ferroviarias del país (1983, 147)²⁰⁷. Mientras que Córdova apunta que las resoluciones de despido tenían como fin implementar “la socialización de las pérdidas” (1984).

No obstante, la comprensión de estas medidas se logra si no se deja de lado que el momento más agudo de la crisis fue 1931 y 1932 (Anaya 2016; Grunstein 2008). Por lo que estos años enmarcan un gran número de conflictos obreros, incluido el del Sud Pacífico.

El conflicto obrero en esta última compañía es un problema que no ha sido abordado detalladamente por la historiografía. De él sólo se encuentran menciones en investigaciones cuyas problemáticas son otras, pero que dan atisbos importantes de su dimensión. En este tenor se encuentra Clark, quien expone que el conflicto en este ferrocarril comenzó en 1932 por una solicitud de la empresa ante la Junta de Conciliación para reducir los salarios de los trabajadores en un 10% (1983, 187). El motivo de la petición señala Lewis, se encuentra en las pérdidas generadas por la crisis y particularmente por la Ley Arancelaria Smoot-Hawley (1997, 262). La reacción de los trabajadores ante la solicitud de la empresa desencadenó una huelga, cuyo tiempo de duración difiere en la historiografía, pues no se había consensuado si su duración había sido de uno o tres meses (véase Lewis 1997; Clark 1983, 147). Lo correcto es que la huelga tuvo una duración de un mes, y una vez que en ese lapso no se llegó a ningún arreglo, el gobierno hizo una

²⁰⁷ Clark en su estudio matiza el argumento de “operación con pérdidas”, argumentando que en ocasiones las empresas buscaban estrategias para no ser afectados por el gobierno. Aunque por otra parte sugiere que el gobierno colocaba impuestos a las compañías a tal grado que estos equivalían a una “expropiación virtual” (1983, 147).

incautación temporal del Sud Pacífico con duración de tres meses. La renuencia de los trabajadores por aceptar el reajuste salarial tenía como fin mantener una posición firme frente a la empresa en un momento de crisis para no ir en detrimento de sus condiciones de vida, además de que aceptar la propuesta implicaría, como lo señala Lewis “renunciar a las escalas salariales más altas de los poderosos sindicatos ferroviarios” (1997, 262).

No obstante, este último autor sugiere que todos los movimientos obreros llevados a cabo en el Sud Pacífico fueron atípicos en comparación con los de otras líneas, pues se caracterizaron por ser pacíficos (Lewis, 1997, 250). Sin embargo, ello no implica que se hayan mantenido estáticos, por el contrario, los empleados de esta empresa se negaron a “actuar como el tipo de empleados deseados por los administradores ferroviarios: serviles, eficientes e independientes. Su renuncia a mantener la ética de trabajo impuesta por sus empleadores extranjeros, sus huelgas y la agitación sindical, proporcionaron mecanismos activos a través de los cuales mostraron esa falta de voluntad” (1997, 272). Además, no debemos perder de vista que la clase obrera encontró en la Ley Federal del Trabajo de 1931 un canal esencial para plantear sus demandas.

Comenzando con la huelga, como ya se ha venido sugiriendo, el origen del conflicto no se dio a mediados de 1932. El problema, al igual que en 1927, tenía su origen en las finanzas de la empresa, particularmente 1931, año de agudización de la gran crisis. Durante este año la empresa manifestó pérdidas durante los primeros ocho meses por un monto de ochocientos cincuenta mil pesos. Por lo que acudió ante la Junta de Conciliación y Arbitraje para que le permitiera realizar un reajuste en los salarios y aminorar las pérdidas. Esta petición se volvió el preámbulo de un conflicto mayor, puesto que la petición no fue tomada con agrado por los trabajadores.

Los primeros movimientos de resistencia se llevaron a cabo en noviembre. No obstante, no fue sino hasta mediados de 1932 cuando las hostilidades se agravaron. Aunque este movimiento, a diferencia del de 1927, tuvo otro tipo de planteamiento y mayor coordinación. Puesto que para este momento ya tenía mayor participación e injerencia, otro actor colectivo: la Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos, ahora encabezados por Salvador J. Romero.

Los primeros reclamos llevados a cabo durante junio de 1932 por el citado personaje llevaban como eje central la violación a la solución que había emitido Aquiles Cruz a comienzos de año. Esta estipulaba que antes de comenzar la reducción de los salarios en un 10% la empresa debía eliminar los gastos superfluos.²⁰⁸ Paradójicamente quien determinaría cuales eran estos los gastos en la compañía eran los representantes de la Confederación de Transportes y Comunicaciones, es decir, los trabajadores.²⁰⁹ Lo que muestra la injerencia que habían adquirido los trabajadores con el ascenso laboral. A ello se agregaba otro argumento de oposición, el cual sostenía que la empresa no había podido comprobar su mal estado financiero y que más bien la crisis era usada como pretexto para reducir al personal que en años anteriores habían contribuido a la “prosperidad” de la empresa.

Para estos momentos el Sud Pacífico agregaba que debía realizar un recorte de personal, afectando a trescientos trabajadores del departamento de vía. No obstante, la postura de los obreros se radicalizó cuando la empresa notificó el cierre de las oficinas de

²⁰⁸ El Nacional, 1ro de junio de 1932.

²⁰⁹ La Confederación de Transportes y Comunicaciones fue una organización central que agrupó a finales de los veinte y principios de los treinta a la mayoría de los trabajadores ferrocarrileros. Posteriormente fue reorganizada y se transformó en 1933 en el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (Clark 1983, 141). Es pertinente mencionar que la Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos pertenecía a esta Confederación de Transportes.

Mazatlán, mismas que constituían la división de Sinaloa, lo que provocaría que doscientos trabajadores más fueran cesados. Sin embargo, la respuesta de los trabajadores se encaminó por la vía legal, al solicitar la intervención de la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo. De no inmiscuirse, la Confederación de trabajadores estaba dispuesta a iniciar una huelga con el fin de paralizar el sistema.

Como complemento argumentaban que el despido se haría inequitativamente, pues se preferirían a los trabajadores extranjeros en lugar de los mexicanos, actuando en contra de la Ley Federal del Trabajo. La preferencia por los trabajadores extranjeros era probable, pero no se estaría violando la ley, puesto que ésta establecía que las empresas podían tener entre su personal a trabajadores extranjeros. Lo que era cierto, es que se optaría por éstos y no por los trabajadores mexicanos que generalmente desempeñaban tareas menores.

Si bien la voz de los trabajadores fue escuchada por la Secretaría de Industria, su intervención se debió más a la importancia estratégica de la línea, pues un conflicto en el medio de transporte más importante de la costa del Pacífico, que también permitía la conexión con los Estados Unidos, generaría daños importantes.

Seguidamente y para evitar la huelga se establecieron mesas de dialogo, interviniendo en ellas cuatro actores. El primero de ellos fue el comité ejecutivo de la Confederación de Comunicaciones y Transportes. El segundo fue la mesa directiva del Sindicato de obreros y empleados del Ferrocarril Sud Pacífico con sede en Empalme, Sonora. El tercero fue el Sub-secretario de Industria, Comercio y Trabajo, Primo Villa. Y el cuarto fue el jefe del Departamento del Trabajo.²¹⁰ En síntesis, el conflicto sería discutido por dos organizaciones obreras y dos miembros del gobierno, siendo su propósito central: la

²¹⁰ El Nacional, 1ro de junio de 1932.

resolución del conflicto para evitar que este llegara a la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje.

Una vez que las discusiones comenzaron el primer tema a tratar fue la consolidación de la División de Sonora y Sinaloa. La compañía en su defensa alegó que si bien necesitaba hacer un reajuste del personal éste no se haría arbitrariamente, sino que se haría a través de las instancias correspondientes. Por lo que las acusaciones de los trabajadores que sostenían que ya se habían realizado despidos eran infundadas, ya que solamente habían resultado afectados un ingeniero y un superintendente, mientras que el personal afiliado al Sindicato de obreros y empleados del Ferrocarril Sud Pacífico no había sido perjudicado.²¹¹ Por lo que las amenazas de huelga eran infundadas. Cabe señalar que, si bien los trabajadores tuvieron disposición al diálogo, éstos comenzaron a juntar evidencia de las medidas que estaba tomando la empresa para presentarlas, si se llegara y fuera necesaria, ante la Junta Federal de Conciliación. Pues los obreros se mostraron temerosos de que la empresa violara el artículo 175 de la Ley Federal del Trabajo, dando prioridad a los trabajadores extranjeros.

Esta postura preventiva y defensiva la tomaron los trabajadores por sugerencia de la Confederación de Transportes en una junta que tuvieron en sus oficinas de la Ciudad de México. La experiencia que había adquirido la Confederación en los conflictos le sugería que, si los trabajadores no se mantenían renuentes a las disposiciones, una vez que se

²¹¹ Carta de E. B. Sloan, representante de la compañía a El Nacional, El Nacional, 3 de junio de 1932.

dictaran sería complicado revertirlas.²¹² El consejo adquirió sentido cuando la empresa incrementó la cifra de trabajadores que necesitaba despedir para mejorar sus finanzas.

En un primer momento había señalado que necesitaba prescindir de los servicios de cincuenta y seis empleados,²¹³ aunque más tarde pidió autorización para reajustar a ciento ochenta y tres trabajadores del Departamento de vía.²¹⁴ Permitir llevar a cabo este reajuste iría en detrimento de los trabajadores. Sin embargo, el reajuste también puede ser entendido como una medida para aminorar una sección de la empresa que durante los últimos años se había incrementado considerablemente como secuencia de la combatividad obrera.²¹⁵

Los trabajadores por su parte argumentaron que la empresa operaba en óptimas condiciones. Para sustentar este alegato mencionaron que el Sud Pacífico operaba en México con “falta de lealtad al país y al gobierno”, puesto que la empresa había presentado al gobierno a través de los informes anuales una imagen de estado ruinoso. Ejemplo de ello era que usaba locomotoras y equipos de la Southern Pacific de los Estados Unidos, material por el que presentaba en sus informes anuales un pago por concepto de renta. El argumento de los trabajadores era que al ser el Sud Pacífico una extensión de la Southern Pacific no tendría por qué pagar ninguna suma, y que más bien el objetivo de la empresa era que el material rodante no quedara a disposición de la nación una vez que finalizara la concesión.²¹⁶ Esta tesis no tenía fundamento debido a que las concesiones se entregaron por periodos prolongados.

²¹² Informe proporcionado por Gudelio Morales, Secretario General de la Confederación de Transportes y Comunicaciones, a El Nacional, 8 de junio de 1932.

²¹³ El Nacional, 3 de junio de 1932.

²¹⁴ El Universal, 8 de julio de 1932.

²¹⁵ El Nacional, 12 de junio de 1932.

²¹⁶ Boletín mandado a El Nacional por la C.T.C para su publicación. El Nacional, 21 de junio de 1931.

Ante la oposición de los trabajadores a aceptar la modificación de los salarios y el reajuste de personal en la mesa de negociación, la empresa comenzó a perfilarse para llevar su petición ante la Junta Federal. Por lo que el día veintitrés el Sud Pacífico formalizó y entregó su petición ante la Junta, pidiendo la reducción del 10% a los salarios de todos los trabajadores. Sin embargo, la posición de la empresa no fue tajante, pues propuso depositar una fianza.²¹⁷ Ésta tenía el objetivo de comenzar los descuentos a los salarios mientras se aprobaban o no las deducciones. Por lo que en caso de que no fueran aprobados los descuentos por la Junta Federal, ésta serviría para cubrir a los trabajadores lo descontado.

La inminencia de la huelga se complementó cuando se expuso que el estado financiero del Sud Pacífico era tan grave, producto de los últimos años de la crisis, que si no aliviaba sus problemas mediante un reajuste difícilmente lo lograría, ya que ninguna institución financiera le haría un empréstito para paliar su problema.²¹⁸

Ante ello, y debido a las asperezas entre empresa y la negativa de los trabajadores para aceptar la propuesta de la fianza, comenzó la huelga el día 27. Este segundo momento del conflicto se encaminó también a través de las instancias legales convenientes y acatando las disposiciones legales correspondientes.

En este sentido la Confederación de Transportes informó a la Secretaría de Industria el comienzo de la huelga. En un segundo paso proporcionó los trabajadores necesarios para el resguardo del equipo ferroviario y de las vías de todo el sistema del Sud Pacífico, acción que fue corroborada por los representantes de la empresa y los inspectores del Departamento del Trabajo. A su vez la Secretaría de Industria notificó el aviso de huelga a

²¹⁷ El Nacional, 24 de junio de 1932.

²¹⁸ El Pueblo, 25 de junio de 1932.

la Secretarías de Gobernación, Guerra y Comunicaciones para evitar actos que violaran las garantías públicas.²¹⁹ El aviso a las estancias correspondientes pretendían continuar el asunto por la vía del dialogo y evitar una confrontación violenta.

La empresa por su parte se valió de su representante jurídico, Vicente González y González, para informar e instar a los trabajadores de que el problema era sustancialmente de orden económico, por lo que debía existir disposición de las dos partes para poner fin al conflicto. La buena voluntad sería el eje rector de la solución, puesto que si ambas partes no quedaban conformes más adelante se volverían a levantar las rencillas. Ante esta situación, el Sub-secretario de industria propuso que la forma de solucionar el problema era mediante el establecimiento de un organismo de técnicos especializados en materia ferroviaria para la satisfacción de ambas partes.²²⁰ El propósito de esta iniciativa no sólo pretendía resolver satisfactoriamente el conflicto sino evitar perjuicios económicos indefinidos a la región atravesada por el ferrocarril.

No obstante, la propuesta del Subsecretario fue rechazada por los obreros, proponiendo que la mejor solución era la formación de un Consejo de Empresa en la que ellos tuvieran autoridad real. Además de que solamente aceptarían siempre y cuando quedara fuera de la negociación la reducción del 10% de los salarios y el reajuste de personal propuesto por el Sud Pacífico.

Por cierto, con el inicio de la huelga, iniciaron inmediatamente las afectaciones parciales a los usuarios, puesto que, si bien los trenes mixtos llegaron a su destino el día de

²¹⁹ El Nacional, 28 de junio de 1932. Los trabajadores que quedaron en servicio fueron: guardagujas, guarda-túneles, dos jefes de vía, dos despachadores, dos telegrafistas por cada terminal de distrito, un carpintero y un ayudante, un celador telegrafista en cada uno de los distritos, y el personal de las oficinas de la presidencia y de la gerencia.

²²⁰ El Nacional, 28 de junio de 1932.

inicio, los trenes de carga llegaron sólo a las terminales de distrito, quedando los productos sin llegar a las distintas estaciones del sistema.

Regresando al posicionamiento de los obreros, habría que plantearse una interrogante ¿Cómo proyectaron los trabajadores hacer frente al conflicto desde el interior de la empresa? Pues hasta este momento se ha señalado que los trabajadores del Sud Pacífico se posicionaron frente a la Secretaría de Industria a través de su propio sindicato y a través de organizaciones obreras nacionales, como lo fue la Confederación de Transportes y Comunicaciones. Pero ¿cómo actuaron en su núcleo para presionar a la empresa y ganar el conflicto?

La respuesta a la última pregunta encuentra contestación en el personal que dejaron al cuidado del equipo al momento de dar inicio el conflicto. El grupo de trabajadores que resguardo la propiedad incluyó puestos estratégicos, como lo fueron los telegrafistas, por lo que no resulta casual que hayan sido integrados al grupo de resguardo. Éstos se valieron de las líneas telegráficas que corrían paralelas a las vías del tren desde Nogales a Guadalajara para mantener coordinado el movimiento huelguístico.²²¹ Aunque la compañía calificó la acción como sabotaje.

A su vez los ferrocarrileros contaron con la asesoría de un representante legal, el licenciado Antonio García Sansores. Su auxilio influyó en las decisiones que tomaron los trabajadores ante la Junta de Conciliación, ya que su conocimiento en materia laboral ayudó a dilucidar sus decisiones. Un ejemplo de su influencia se encuentra en la negativa que presentaron los trabajadores a la propuesta de la fianza. Sansores sugirió que si los obreros aceptaban regresar a laborar mientras se debatía la reducción de los salarios quedando

²²¹ El Nacional, 28 de junio de 1932.

como garantía una fianza.²²² La aceptación equivalía a declarar nulo el conflicto, puesto que los trabajadores ya habrían renunciado a su recurso condicionante: la huelga.

En respuesta, la empresa, a través de J. B. Sloan, declaró que las acciones de los trabajadores sólo estaban entorpeciendo los derechos de la compañía, al limitarles modificar el tabulador de salarios, como se lo permitía la Ley Federal del Trabajo. Alegando que la reducción ya había comenzado a hacerse con los funcionarios, a los cuales también ya se les había pagado en moneda mexicana, lo que significaba un cambio en la divisa e implicaba la homogeneización de los salarios, pues anteriormente los sueldos se pagan en oro o en pesos dependiendo de la nacionalidad del trabajador.²²³ A la par alegaba que la justificación de la reducción se fundamentaba con la revisión de los ingresos, puesto que en los últimos diez años éstos se habían utilizado para hacer frente a los gastos de explotación, adiciones y mejoras. Cantidad que había sido complementada con un desembolso extra de veintiocho millones de dólares durante el periodo señalado, lo que hacía que la empresa operara con un déficit que cada día aumentaba más.

El no llegar a un acuerdo hizo que la empresa y los trabajadores acudieran a la Junta de Conciliación para que esta dictara el estatus de la huelga: legal o ilegal, mediante la facultad que le concedía el artículo 260 de la Ley Federal del Trabajo.

En tanto se emitía la resolución, los estragos del conflicto comenzaron a permear en el servicio. Los dos sectores afectados fueron los usuarios en general y los empresarios. Estos últimos canalizaron su queja a la Confederación de Cámaras de Comercio y a la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo, en algunas ocasiones las quejas se hicieron llegar a través

²²² El Nacional, 28 de junio de 1932.

²²³ El Universal, 2 de julio de 1932. Documento de J. B. Sloan enviado a el Universal.

de la Cámara Agrícola y Comercial del Río Mayo. Entre los reclamos se encontraba la incertidumbre que se mantenía en la región al desconocer el avance de las negociaciones para resolver del conflicto, aunque también manifestaron que los perjuicios se sentían en la producción agrícola, los bancos y el comercio.²²⁴ Sin duda resulta complicado cuantificar las pérdidas de estos sectores, pero se puede dimensionar el problema debido a que la región dependía del único medio de movilidad existente, el ferrocarril.

La dependencia a este medio de transporte, a pesar de llevar pocos días la huelga se reflejó en el encarecimiento de los costos de vida debido a la escasez de los productos transportados por el ferrocarril, así lo hicieron notar las agrupaciones comerciales de Sonora, Sinaloa y Nayarit.²²⁵ Para paliar el problema, el gobierno del Estado de Sonora estableció las Juntas Reguladoras de Precios con el fin de evitar abusos en la elevación de los precios, acción que fue secundada por los gobiernos de Sinaloa y Nayarit. Sin embargo, las quejas no dejaron de llegar, ahora éstas fueron directamente al secretario de Industria, Abelardo Rodríguez, a quien señalaron las afectaciones económicas a las industrias por la falta de insumos requeridos. El problema no quedó ahí, puesto que al ser el Sud Pacífico un sistema que recorría solo la costa del pacífico dio comienzo a problemas de transportación externos, es decir, la empresa dejó de transportar los productos procedentes de otras líneas, básicamente del puesto fronterizo de Nogales, Arizona donde prácticamente se paralizó el servicio aduanal, y del centro del país en Guadalajara, irrumpiéndose la conexión con los Ferrocarriles Nacionales.

²²⁴ El Universal, 3 de Julio de 1932. La incertidumbre incrementaba ante la falta de compromiso por parte de los representantes obreros y de la empresa, pues en diversas ocasiones se declararon no autorizados para tomar decisiones, lo que terminaba por posponer las resoluciones. Lo que se complementaba con los diversos compromisos de los representantes obreros que paralelamente llevaban el conflicto obrero en la Compañía Pullman, véase el caso de Salvador J. Romero, quien en varias ocasiones se tuvo que ausentar para hacer frente al otro movimiento.

²²⁵ El Universal, 4 de julio de 1932.

Retornando a la huelga, el siguiente paso del conflicto fue determinar su estado. Para ello uno de los requisitos era saber el número de trabajadores que seguían el movimiento. No obstante, esta exigencia se evitó debido al acuerdo de los representantes legales de ambos bandos, puesto que ambos coincidían en que la mayoría de los trabajadores de todo el sistema estaban en huelga, lo que automáticamente la volvía una huelga legal. El acuerdo y la prontitud de la empresa por aceptar que la mayoría de los trabajadores se habían adherido al movimiento muestran la flexibilidad de la compañía por resolver el conflicto, aunque su actitud no siempre fue pasiva.

La empresa si bien se condujo por las vías legales para resolver el conflicto, buscó injerencia para desarticular el movimiento. La extensión de la línea férrea y por ende la diseminación de los trabajadores requería de una buena comunicación para coordinar el movimiento, para ello los trabajadores se valieron del uso del telégrafo, previa autorización de la Junta de Conciliación, para complementar los viajes de coordinación que hacían los representantes de la Confederación desde Guadalajara hasta Nogales. La empresa vio en esta acción un problema ya que los trabajadores de los diferentes puntos del sistema podrían estar en coordinación permanente, por ello so pretexto de que los trabajadores utilizarían la comunicación para coordinar actos de sabotaje decidieron cortar las líneas telegráficas dejando sólo una para uso exclusivo de la empresa.²²⁶

Los alegatos que continuaban para resolver el conflicto se llevaban a cabo en la Junta de Conciliación. El mejor método para la resolución planteado por la Junta fue la declaración de motivos por parte de los trabajadores en una entrevista individual. En un segundo momento se pretendía obtener la versión de los representantes de la empresa.

²²⁶ El Universal, 9 de julio de 1932.

Finalmente, la Junta confrontaría ambas versiones en una reunión posterior en la que estuvieran todos los involucrados.²²⁷ Para la entrevista de los obreros, su representante declaró que solicitaban la cancelación de la reducción de los salarios, así como el reajuste de personal, además solicitaron el despido de trabajadores extranjeros bajo el argumento de que éstos actuaban en contra de los intereses nacionales.

Para el catorce de julio un nuevo actor se sumó a la resolución del conflicto. Dada la situación irresoluble de la huelga se aceptó la intervención de la Comisión permanente del Congreso de la Unión, delegación que dio voto favorable a los trabajadores.²²⁸ En tanto los estados atravesados por el sistema férreo manifestaban a través de correspondencia que la huelga se había vuelto una acción ruinosa para las economías locales.

En Sonora la cosecha de garbanzo corría el riesgo de perderse, y en Sinaloa la producción de tomate estaba sufriendo estragos debido a que no se podía exportar al estar paralizado el ferrocarril. Sorprendente fue que algunas de las agrupaciones obreras del estado de Sonora que manifestaron apoyó al inicio del movimiento obrero posteriormente comenzaron a recriminar a los trabajadores del Sud Pacífico para que resolvieran sus conflictos, puesto que al estar paralizado el transporte las industrias donde laboraban comenzaron a detenerse por la escasez de materias, lo que provocaba en consecuencia que también empezaran a quedar sin trabajo.

A mediados de mes los problemas para la región se agravaron, por lo que los trabajadores solicitaron a la Junta Federal les autorizara mover los trenes para carga con la

²²⁷ El universal, 12 de julio de 1932.

²²⁸ El Universal, 15 de julio de 1932.

finalidad de abastecer de mercancías a los estados afectados.²²⁹ Aunque sin duda ello les beneficiaría puesto que también estaban padeciendo el desbaste. Ligado a ello, también solicitaban el pago de los salarios devengados antes del comienzo de la huelga, lo que era un síntoma de carestía y falta de planeación, puesto que imaginaron que la Junta fallaría a su favor en un corto tiempo, y no que se prolongaría la resolución.

La empresa por su parte no respondió a la petición de los trabajadores, su postura se limitó a comunicar que el conflicto requería una solución a la brevedad por parte de la Junta.²³⁰ La contestación mostró que la compañía si bien estaba pasando dificultades su respuesta hacia figurar que no pretendía ceder inmediatamente para hacer presión a los trabajadores. Sin embargo, si mostró una postura más flexible y propuso un armisticio a los huelguistas para la reanudación inmediata del tráfico.²³¹ Ello no implicaba que se finalizara la disputa, sino que la reanudación del servicio se haría a la par de la resolución del conflicto a cargo de la Junta. La propuesta de vuelta no fue aceptada por los obreros, quienes siguieron pidiendo que la empresa desistiera de la reducción de los salarios y del reajuste del personal.

El problema se volvió a complicar en el momento en que se esperaba el fallo de legalidad o ilegalidad de la huelga. Ahora el atraso se debió a las modificaciones que realizó el Secretario de Industria. Éste destituyó al presidente de la Junta de Conciliación, Aquiles Cruz, por reclamo de los trabajadores bajo el argumento de que estaba actuando con incompetencia, ya que el plazo para dictaminar el estado de la huelga había superado

²²⁹ El Universal, 16 de julio de 1932.

²³⁰ El Universal, 16 de julio de 1932.

²³¹ El Universal, 19 de julio de 1932.

las cuarenta y ocho horas. Su lugar fue ocupado por Francisco Javier Gaxiola.²³² Lo que significaba que el cambio de presidente pospondría aún más la resolución al conflicto, ya que el nuevo presidente tendría en un primer momento que informarse del estado de la huelga tan sólo para calificarla de legal o ilegal. Posteriormente tendría que realizar el estudio para poder arbitrar, lo que llevaría algunas semanas o quizá meses más, situación que dificultaría aún más la economía de la región, de los trabajadores y de la empresa.

Inesperadamente el día veinte ante la irresolución del conflicto el presidente de la república, apelando a su deber de “defender los derechos de la colectividad”, encargó a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Publicas procediera a brindar servicio ferroviario en las vías del Sud Pacífico.²³³ Esta decisión se realizaría dentro del marco legal que le otorgaba a dicha Secretaría la Ley Sobre Vías Generales de Comunicación, aunque el único medio era la incautación temporal de la empresa. Esta última acción no implicaba que la Secretaría de Comunicaciones tuviera injerencia en el conflicto, ya que su actividad se limitaría a brindar servicio. Aunque paradójicamente quien estaría a cargo de la reanudación del servicio sería el Subsecretario de Comunicaciones, el Ingeniero Mariano Cabrera.

La decisión anterior, de que la Secretaría de Comunicaciones se hiciera cargo de la empresa, se volvió un respiro para los trabajadores pues obtuvieron confianza de que dicha administración no haría recorte de personal ni disminuiría los sueldos del personal del Sud Pacífico. Esta confianza fue obtenida por la trayectoria de Cabrera, quien había

²³² El Universal, 16 de julio de 1932.

²³³ Primo Villa Michel, Sub secretario de Industria, a El Universal, 20 de julio de 1932.

desempeñado diversos cargos en los Ferrocarriles Nacionales, particularmente en la reorganización durante el gobierno callista y al finalizar la crisis del veintinueve.²³⁴

Las condiciones de operación se reanudarían como se habían hecho antes de estallar la huelga, siendo los encargados de la operación los mismos trabajadores del Sud Pacífico, así lo declaró el Secretario de Comunicaciones, bajo el argumento de que ellos eran los adecuados debido a que conocían el sistema.

El veinte de julio la huelga fue declarada lícita por parte de la Junta de Conciliación, aunque ello no resolvía el conflicto puesto que aún había que investigar a quien se atribuía la causa de la huelga.²³⁵ A finales de mes llegó a México Walter Douglas, presidente de la Junta Directiva del Ferrocarril Sud Pacífico, quien manifestó que no tenía oposición por la decisión del gobierno, y que más bien se acataría a la decisión que tomara la Junta.²³⁶ Naturalmente, y como se había manifestado, la empresa confiaba, dadas las circunstancias, que se fallara a su favor pues solicitaba que se hiciera una investigación a fondo. Mientras que los trabajadores por su parte habían declarado que si la respuesta no les resultaba favorable volverían a apelar a su derecho de huelga ya que la ley decretaba que el arbitraje no era obligatorio.

El 27 de julio el gobierno declaró que se incautaba el Ferrocarril Sud Pacífico con el objetivo de restablecer el servicio y solucionar las problemáticas económicas de los estados de Sonora, Sinaloa, Nayarit, y Jalisco. En este sentido, la huelga formal de los trabajadores había durado un mes. Sin embargo, la Junta de Conciliación estableció como plazo tres

²³⁴ Véase Grunstein, *Mariano Cabrera y Javier Sánchez Mejorada*, 2008, quien realiza un estudio desde la perspectiva gerencial sobre las administraciones de Cabrera y Sánchez Mejorada, siendo el primero en ocasiones condescendiente con los trabajadores.

²³⁵ El Universal, 21 de julio de 1932.

²³⁶ El Universal, 26 de julio de 1932.

meses para dar solución al conflicto, tiempo en que la empresa estaría fuera de la administración. Al final el laudo, emitido en septiembre, estipulaba que el gobierno regresaba la administración al Sud Pacífico. Aunque la devolución estaba condicionada a favor de los ferrocarrileros, ya que se prohibió a la empresa realizar recorte de personal y disminución de salarios.

4.6 Movimientos obreros posteriores. Un estudio pendiente

En líneas anteriores se han expuesto dos movimientos huelguísticos de los trabajadores ferroviarios del Sud Pacífico, sin embargo, las confrontaciones de estos trabajadores continuaron en años posteriores contra la empresa. En este sentido me parece pertinente, aunque no es el propósito de este trabajo, señalarlos para observar la línea de acción que siguieron, aunque sin profundizar.

Particularmente hay dos huelgas referidas en trabajos históricos, 1936 y 1947. Para la primera puede revisarse el trabajo de León y Marván (1985). Ellos señalan que la huelga acontecida en los Ferrocarriles Nacionales en este año tuvo su precedente en la huelga que hicieron los trabajadores del Sud Pacífico (1985, 199).

La problemática consistía, en que éstos exigían el pago del séptimo día de trabajo. La petición tenía su fundamento legal en la adición al artículo 79 de la Ley Federal del Trabajo anexada por Cárdenas el 20 de febrero de 1936, la cual estipulaba el pago íntegro del día de descanso. Su petición fue canalizada a través del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana. Ésta a través de su representante, Alfredo Navarrete, pronunció

que los trabajadores irían a huelga en caso de que la compañía no aceptara un contrato colectivo de trabajo para resolver las peticiones de los trabajadores. (León y Marván 1985, 202-203). Sin embargo, la petición representaba un problema nacional, pues ante el ascenso del movimiento laboral, la petición se comenzaría a hacer en todas las empresas, no importando el ramo, las cuales tendrían que aceptar sin importar sus condiciones económicas.²³⁷

Siguiendo con la demanda, los trabajadores del Sud Pacífico mostraron ante la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje su petición. Este acto se llevó a cabo en la Ciudad de México. En representación de los trabajadores acudió Joaquín V. Cepeda de la sección 8 de Empalme, Sonora. Isaac Segovia de la sección 14 de Mazatlán, Sinaloa, y Porfirio Esteves de la sección 19 de Guadalajara, Jalisco (León y Marván 1985. 203). Finalmente, las conquistas económicas obtenidas por los trabajadores de esta línea fueron: “el incremento del salario mínimo a \$ 1.85 por jornada, vacaciones durante 15 días al año y pago de tres días de sueldo extra para tareas sindicales (León y Marván 1985. 203-204). Si bien no se señala si consiguieron el pago del séptimo día, la importancia del conflicto derivó en su eco. Lo que se sabe es que las conquistas de los trabajadores se convirtieron en un desembolso anual de un millón de pesos más para el Sud Pacífico (Trennert 1966, 279).

Tres meses después de la protesta del Sud Pacífico, todas las secciones de los Ferrocarriles Nacionales se encontraban en huelga solicitando el pago del séptimo día de trabajo, entre otras peticiones. Por lo que hay que preguntarse: ¿por qué la Junta Federal concedió a los trabajadores del Sud Pacífico algunas peticiones? mientras que la huelga de

²³⁷ Es importante aclarar que la exigencia del pago del séptimo día no fue una propuesta nueva que haya salido del Sud Pacífico. Esta petición había estado presente sobre todo en la década de los treinta. Lo mismo pasó con la exigencia de nacionalización de las compañías ferroviarias por parte de los trabajadores. Esta última propuesta provino de las organizaciones sindicales de los trabajadores de los Ferrocarriles Nacionales.

los obreros de los nacionales fue declarada ilegal. ¿Acaso el tipo de propiedad jugó un papel importante en la determinación? ¿cómo influyó Cárdenas y su política obrera en esta decisión?

Sin embargo, el problema no finalizó en este momento, los resultados negativos durante los años siguientes hicieron que la empresa matriz en Estados Unidos determinara en 1939 que a partir del 1 enero de 1940 la empresa mexicana operaría con sus propios recursos debido a que sólo registraba pérdidas (Trennert 1966).²³⁸

La segunda huelga fue la de 1947, y fue años antes de la venta de la compañía en 1951. El 5 de mayo de 1947 los trabajadores del Ferrocarril Sud Pacífico presentaron una propuesta de huelga debido a que la compañía se negó a incrementar los salarios de los trabajadores. La justificación de la negativa fue presentada por el Gerente General L. G. Hoff, quien argumentó la imposibilidad debido a que gran parte de los ingresos brutos de la compañía, 53%, estaba destinado a salarios, por lo que no podía conceder el aumento, ya que ello implicaría un incremento a este rubro en 14 millones de pesos anuales. La huelga comenzó el 6 de junio, y aunque parece ser que la huelga sólo duró ocho horas, todo indica que el factor fundamental que impidió que se prolongara fue la importancia estratégica del trazo ferroviario. El conflicto terminó cuando la empresa autorizó el incremento de los salarios, el cual se tradujo en pérdidas para la compañía en un millón de dólares anuales (Hardy 1951, 264).

²³⁸ La preocupación por el funcionamiento de la empresa se había expresado particularmente a mediados de la década de los treinta, cuando la empresa encargó a S. K. Burke un estudio sobre la rentabilidad. Dicho estudio dio como resultado un informe que abarcó de 1930 a 1935. En él se señalaron 5 puntos que explicaron en fracaso de la compañía, resaltando dos: el fracaso del comercio “por una barrera de indiferencia” entre los mercados de la costa oeste de México y los Estados Unidos, y la escasa “incomprensión de los recursos naturales de la región, los procedimientos aduaneros, embargos y cuestiones arancelarias” (Lewis 1997, 278). En 1938, *La Gaceta*, publicó que la el Sud Pacífico estaba en quiebra, 30 de junio de 1938.

No obstante, las repercusiones del movimiento laboral se encaminaron a solicitudes más drásticas. Pues en este mismo año los 6 mil trabajadores de la empresa comenzaron a solicitar al gobierno la nacionalización de la empresa. Su argumento alegaba que la compañía en manos privadas en ocasiones no cubría sus sueldos o retrasaba los pagos. La respuesta del Estado fue negativa, argumentando que sería incapaz de asumir los gastos, ya que en ese mismo momento no podía solventar la nómina de los Ferrocarriles Nacionales. Sin embargo, la situación económica del Sud Pacífico se agravó y el Gobierno asumió su administración por año y medio. En el tiempo en el que tomó el control realizó estudios sobre la situación financiera de la empresa, concluyendo que para la rehabilitación de vías y equipo requería de 17 millones de pesos. No obstante, no fue sino hasta 1951 que el gobierno compró el ferrocarril al Sud Pacífico. Aunque a pesar del optimismo, una vez que pasó a sus manos, no demoró en manifestar que la línea no era rentable (Trennert 1966).

Anotaciones finales

Como anotaciones finales del capítulo se pueden enumerar algunos comentarios generales, y algunas similitudes y diferencias entre las huelgas estudiadas. En los comentarios generales podemos rescatar que la organización de los trabajadores ferroviarios del Sud Pacífico se hizo en un proceso más lento, pues si bien existieron organizaciones por especialidad, éstas no lograron constituirse en una organización propia, pues se afiliaron a organizaciones mutualistas de Sonora.

No fue hasta 1927 que los trabajadores se lograron adherir a una organización ferroviaria nacional, la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras de la República

Mexicana. Sin embargo, su adhesión también estuvo en un proceso de disputa entre la CROM y a la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras. Siendo esta última la que logró la adhesión de la mayoría de los trabajadores de la compañía, lo que resulta paradójico, pues podría esperarse que, siendo el espacio hegemónico de Calles, éstos hubiesen sido afiliados a la CROM. Al final la CROM terminó para 1932 por perder a sus afiliados en el Sud Pacífico, siendo uno de los motivos la ruptura entre Calles y Morones.

En el caso de las huelgas estudiadas, particularmente la de 1927, podemos señalar, siguiendo la posición estratégica de Womack (2007), que ésta no se realizó como un movimiento estratégico, tampoco se utilizaron trabajadores calificados o ubicados en puestos estratégicos para plantearla, y mucho menos fue un movimiento realizado para buscar el aumento de salarios, a pesar de que después se volvió ofensiva. Más bien la huelga fue resultado de una propuesta de la empresa para reducir las jornadas de trabajo, con lo que pretendía evitar una mayor erogación de salarios y así aminorar las pérdidas. Además de ello fue una huelga que tuvo un radio de repercusión corto.

En este sentido la huelga se encaminó a defender sus horarios y puestos de trabajo, aunque en la contingencia aprovecharon para solicitar aumentos de salarios y un nuevo contrato colectivo de trabajo. Igualmente se observó que los trabajadores llegaron a un escenario legal desconocido, en el que se notó su inexperiencia ante la Junta Federal de Conciliación, por lo recurrieron constantemente al gobernador de Sonora. Sin embargo, el desconocimiento del marco legal no tuvo una repercusión en ellos, puesto que la Junta Federal no permitió los ajustes necesarios a la empresa. La cuál por el otro lado, vio acrecentar sus pérdidas.

En el caso de la huelga de 1932, el contexto y el aprendizaje de los obreros hizo que se posicionaran de forma distinta a la huelga de 1927. Sin embargo, ésta también tuvo su origen en la necesidad de la empresa por realizar un reajuste, puesto que sus resultados de explotación no eran óptimos. No se debe perder de vista que 1931 fue el año más complicado de la crisis económica, por lo que el reajuste solicitado por la empresa también era justificado, aunque para los trabajadores igualmente era un momento difícil.

No obstante, para este momento los trabajadores mostraron una mayor organización, esto se reflejó en cuatro aspectos. El primero fue una mayor cohesión obrera dentro de los mismos trabajadores del Sud Pacífico la cual desencadenó en la formación de su propio sindicato. En segundo lugar, en su adhesión a la Confederación de Transportes, la cual había adquirido mayor fuerza ante el debilitamiento de la CROM. En tercer lugar, mostraron mayor conocimiento del marco legal, del contrato colectivo de trabajo, y de la Ley Federal del Trabajo. En cuarto y último lugar, y ligado al anterior, los trabajadores del Sud Pacífico mostraron mayor conocimiento de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje.

Sin embargo, en esta ocasión su movimiento, a pesar de estar mejor organizados, tampoco fue estratégico. Puesto que, si bien mantuvieron mayor coordinación a lo largo del sistema ferroviario, terminaron padeciendo los propios efectos de su huelga. Paradójicamente, resultaron victoriosos en la disputa contra la empresa, aunque su triunfo obedeció más al contexto político, y a la importancia económica de la línea. Resultando más perjudicada la empresa, pues además de no permitirle el reajuste solicitado, le fue incautado el ferrocarril durante tres meses.

Por último, habría que agregar que el triunfo de los trabajadores, en este conflicto y el anterior, se debió también a la flexibilidad de la empresa, actitud que mantuvo no sólo con los trabajadores sino con el gobierno, puesto que siempre aceptó las disposiciones que éste emitía.

Finalmente, puedo señalar que estos conflictos fueron sólo el inicio de una disputa que se mantuvo constante entre empresa y trabajadores. Es por ello por lo que se esbozaron dos momentos posteriores, aunque no únicos, de exigencias laborales.

Conclusiones generales

Para cerrar, consideramos que podemos enumerar cinco conclusiones, cuyo resultado final es un horizonte explicativo del declive de la empresa estudiada. La primera es que el funcionamiento de la compañía del Ferrocarril Sud Pacífico de México se vio obstaculizada desde un primer momento, pues al adquirir el Ferrocarril de Sonora, no sólo adquirió la propiedad, sino también una deuda de una empresa que se había declarado no rentable desde 1889. Este compromiso financiero se transformó en una deuda consolidada de 58 millones en 1909. A esta obligación habría que agregar que la nueva empresa tuvo que adquirir una deuda flotante para poder comenzar los trabajos de construcción hacia Sinaloa, Nayarit y Guadalajara, y así cumplir con las obligaciones estipuladas en la concesión. Sin embargo, la empresa durante sus primeros años padeció el problema de la revolución, fenómeno que terminó con las expectativas de un horizonte alentador. Puesto que los bajos ingresos impidieron que la empresa cubriera el volumen de la deuda y sus intereses, ejemplo de ello es que en 1912 se dejaron de cubrir las utilidades de la deuda flotante. Aunado a ello, se puede declarar que el fenómeno revolucionario provocó que la empresa se adentrara en círculos viciosos, de los cuales no pudo escapar.

Al incumplimiento del pago de intereses debe agregarse que la compañía anualmente solicitó nuevos préstamos con sus acreedores, puesto que los ingresos por explotación no fueron suficientes para cubrir los gastos generales. En este sentido se puede entender que la deuda hasta 1925 se haya estimado en 237,8 millones. No obstante, si se contrastan los ingresos netos de la compañía con el monto de la deuda, se puede concluir que esta deuda era prácticamente impagable. Infortunadamente no pudimos seguir el hilo

del problema debido a las limitantes de la información, sin embargo, se logró enfatizar en la dificultad, quizá central, de la empresa.

En segundo lugar, y ligado al problema de la deuda, tenemos el problema de los ingresos. Si bien la movilidad de pasajeros y flete ayudan a explicar la dinámica económica regional, los ingresos que estos rubros arrojaron a la empresa sirven para entender su funcionalidad. Al observarse las tablas dentro del texto se puede notar que éstos siempre fueron en asenso anualmente, sin embargo, los ingresos no son la ganancia real, estos sólo son los ingresos brutos. De esa cifra se deben quitar los gastos por explotación, y del monto restante aún se debe tomar el porcentaje de los gastos generales, por lo que esta última cantidad se vuelve la ganancia de la empresa. En este sentido, si tomamos los coeficientes de explotación para medir la rentabilidad de la compañía, observaremos que, si bien en algunos años los porcentajes de operación son “óptimos”, estos sólo escondieron tras bambalinas el problema de fondo: la baja rentabilidad y un problema de déficit.

A la complicación de los ingresos debemos agregar el problema de las tarifas preferenciales. Éstas se otorgaron a lo largo de los años a usuarios, a organizaciones agrícolas, empresas mineras, y al gobierno. Por lo que constituyeron un déficit, particularmente en el caso del gobierno, pues además de obtener tarifas preferenciales, en pocas ocasiones realizó los pagos de sus traslados.

En tercer lugar, debemos señalar que el problema de la deuda y la baja rentabilidad desembocaron en la depreciación de la propiedad. Es decir, los bajos ingresos impidieron que la propiedad en general, incluyendo el equipo rodante y la vía, se les diera el mantenimiento adecuado para su funcionamiento. Aunque debemos agregar que su

deterioro también se debió a la revolución, pues durante el proceso armado las reparaciones de vía y el mantenimiento al equipo de tracción no se hizo de fondo, más bien las reparaciones sólo fueron paliativos para no dejar de operar. A ello debemos agregar, que la revolución también obstaculizó la realización de mejoras, el ejemplo más ilustrativo fue la insuficiencia del equipo y vías en los primeros años de la década de los veinte cuando la producción agrícola se incrementó en Sonora y Sinaloa. La depreciación se observó a finales de los años veinte, cuando el valor de la empresa se calculó en sólo la mitad de su valor original.

No debemos perder de vista, que la empresa en 1927 comenzó un desafío importante, la competencia con las carreteras, y, en consecuencia, con el autotransporte. Pues en este momento se aprobó la construcción de la carretera de Nogales a Guaymas. Si bien en este momento no fue un reto significativo para el Sud Pacífico, fue el comienzo de una competencia que se desarrollaría en años posteriores, y que en nuestra consideración no debe ser perdido de vista, ya que significó la competencia de un sistema de movilidad rígido contra uno flexible.

En cuarto lugar, podemos resaltar la relación de la empresa con el gobierno mexicano, la cual puede ser calificada de espinosa, ya que siempre hubo presiones de parte del gobierno mediante impuestos, exigencias, usos del ferrocarril, y la negación al pago de subvenciones. Ilustrando lo referido se encuentra el cargo del 10% fijado al Sud Pacífico sobre sus ingresos brutos. A ello debemos agregar las presiones para concluir la línea a Guadalajara.

En resumen, la funcionalidad de la empresa en general enfrentó grandes desafíos que le impidieron operar con eficiencia, aunque en algunos momentos mostró operar con números “óptimos”.

En este sentido, y pasando a la quinta y última conclusión, debemos agregar un reto no menor que afrontó la empresa: el tema laboral. Como se señaló, la década de los veinte fue en esencia la década de los trabajadores. El marco legal que obtuvieron del artículo 123 constitucional elevó sus reclamaciones y los posicionó para exigir mejores salarios y condiciones de vida, haciendo de ellos un sector combativo. Sin embargo, en el caso del Sud Pacífico, la historia parece ser atípica, puesto que sus exigencias en primera instancia no partieron de ellos, sino que actuaron en defensa a las peticiones de la empresa para reducir las jornadas de trabajo o hacer reajustes, y posteriormente aprovechando los momentos de conflicto elaboraron sus propias peticiones.

Con lo anterior, se analizó a través de la posición estratégica cómo los trabajadores defendieron sus puestos de trabajo y cómo realizaron sus demandas. Resultando que éstos en la primera huelga, la de 1927, tuvieron un desconocimiento total del marco legal, al igual que carecieron de una coordinación colectiva para dirigir el conflicto. Paradójicamente, si bien no ganaron, tampoco perdieron, puesto que la resolución de la recién fundada Junta Federal emitió un laudo que teóricamente fue equilibrado. No obstante, la empresa fue quien resultó afectada, ya que no se le permitió realizar el reajuste solicitado para poder mejorar sus finanzas. Resumiendo, los obreros desconocían su posición estratégica, sin embargo, la intervención del gobierno fue determinante para que los trabajadores resultaran “victoriosos”.

En un segundo momento, en la huelga de 1932, la situación fue completamente distinta. Para este tiempo los trabajadores estuvieron mejor organizados y coordinados, ejemplo de ello es que habían constituido su propio sindicato en Empalme, Sonora. Para este periodo también mostraron un mayor conocimiento del marco legal, el cual se había complementado con la Ley Federal del Trabajo. Aunque podemos decir, que esta huelga también careció de una organización estratégica, aunque ahora a largo plazo, puesto que los propios trabajadores terminaron por padecer su propio movimiento. Sin embargo, lograron causar daños a las regiones económicas del noroeste, de ahí que se explique por qué el gobierno federal a través del Departamento de Ferrocarriles incautó por tres meses la propiedad de la empresa. Lo cual debe ser entendido como un triunfo para los trabajadores ferroviarios, pues cuando la propiedad fue regresada a la compañía se hizo con la condición de que ésta no realizara recorte de personal, ni disminuyera las horas de trabajo, así como los salarios. En este sentido se puede sugerir que los obreros para este momento tampoco habían logrado asimilar su posición estratégica, al menos no a largo plazo, sin embargo, la intervención del Estado fue de nueva cuenta fundamental para la resolución del conflicto.

Con lo anterior y, para terminar, debemos señalar la correlación que hubo entre el movimiento laboral y la baja rentabilidad de la empresa. En este sentido, podemos concluir que, si bien el problema laboral no fue el eje central de las complicaciones financieras de la empresa, representó una adversidad para el buen funcionamiento, pues en ninguno de los dos conflictos estudiados le fue autorizado realizar los ajustes correspondientes. Además, en el segundo movimiento huelguístico, la propiedad le fue incautada y los obreros obtuvieron algunas conquistas.

Finalizando, es pertinente señalar que el trabajo deja líneas pendientes por investigar, pues si bien se puede ahondar en cada uno de los ejes referidos: deuda, deterioro de la infraestructura, cambios en la mesa directiva, ingresos y coeficientes de explotación, estas líneas de análisis pueden ser utilizadas para realizar un estudio que abarque desde comienzos de la década de los treinta hasta 1951, año en que el gobierno adquiere la empresa. Una investigación de esta envergadura terminaría por completar el rompecabezas y explicar el detrimento de una empresa ferroviaria que, por sus regiones agrícolas y mineras, se creía había operado con eficiencia.

Igualmente, queda una investigación pendiente sobre los trabajadores de la compañía, pues todo sugiere que su comportamiento en la etapa radical del cardenismo fue más combativo. Además de ello, su conducta parece no haber cambiado durante la década de los cuarenta, cuando los gobiernos de Ávila Camacho y Miguel Alemán habían regulado las conductas de los trabajadores.

Referencias

Archivos y bibliotecas consultadas

Archivo General de la Nación (AGN)

Archivo Histórico del Gobierno del Estado de Sonora (AHGES)

Centro de Estudios Históricos de México (CEHM)

Centro de Documentación del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos

Fideicomiso Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca

Hemeroteca de la Universidad de Sonora

Biblio-Hemeroteca Ignacio Cubas

Biblioteca de El Colegio de Sonora

Periódicos

El Nacional

El Universal

El Pueblo

The New York Times

La Gaceta

Bibliografía

Almada Bay, Ignacio, y José Marcos Medina Bustos. 2001. *Historia panorámica del congreso del Estado de Sonora, 1825-200*. México: Cal y Arena.

Almada, Francisco R. 1983. *Diccionario de historia, geografía y biografía sonoreense*. Hermosillo: Instituto Sonorense de Cultura.

- Alonso, Antonio. 1972. *El movimiento ferrocarrilero en México 1958-1959: De la conciliación a la lucha de clases*. México: ERA.
- Anaya Merchant, Luis. 2010. El cardenismo en la revolución mexicana; conflicto y competencia en una historiografía viva. *Historia Mexicana*, LX. 2: 1281-1355.
- Anaya Merchant, Luis. 2011. La reforma monetaria de 1905 y la flexibilidad de los medios de pago en México. *Investigaciones Históricas de México*, pp. 119-150.
- Anaya Merchant, Luis. 2013. *Guerra, automóviles y carreteras. La influencia norteamericana y el mercado automotriz mexicano en la "Reconstrucción" posrevolucionaria*. No. 73, México: Fideicomiso Archivo Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca.
- Anaya Merchant, Luis. 2013. México no gana el oro que gasta: eso es la crisis. Polémicas sobre las reformas monetarias de 1931 y 1932. *América Latina en la Historia Económica*, 20, (3): 170-209.
- Anaya Merchant, Luis. 2016. *La gran depresión y México, 1926-1933. Economía, institucionalización e impacto social*. México: Universidad Autónoma del Estado de Morelos.
- Anaya Merchant, Luis. 2009. La carretera panamericana y el despertar turístico en México, 1936-1940. En *Lecturas Históricas de Tamaulipas. Población y territorio. Ensayos*, coordinado por L. Hernández, M. Certucha, y L. Anaya, 107-137. México: Universidad Autónoma de Tamaulipas, Universidad Lasalle-Ciudad Victoria, Instituto Tamaulipeco para la Cultura y las Artes.
- Anguiano, Arturo. 1983. *El Estado y la política obrera del cardenismo*. México: Era.
- Anguiano, Arturo. 1999. México: crisis de un régimen de Estado-partido. *Región y sociedad*, vol. XI, No. 18: 123-176.
- Barrios, Elías. 1978. *El escuadrón de hierro*. México: Ediciones de Cultura Popular.
- Berkowitz, Christine Ann. 2009. Railroad crossings: the transnational world of North America, 1850-1910. Thesis to obtain the degree of Doctor in Philosophy by the graduate department of History. University of Toronto.
- Bizber, Ilán. 1990. La crisis del corporativismo mexicano. *Foro Internacional* Vol. XXX-4 (120): 695-735.
- Bortz Jeffrey. 2014. La revolución y el régimen laboral. *México y el mundo del trabajo: ensayos sobre trabajadores, líderes y gánsters*. México: El Centauro.

- Bortz, Jeffrey y Marcos T. Águila. 2014. *Ganarse la vida día a día: una historia de los estudios sobre el salario real en México durante el siglo XX. México y el mundo del trabajo: ensayos sobre trabajadores, líderes y gánsters*. México: El Centauro.
- Brachet-Márquez, Viviane. 1996. *El pacto de dominación. Estado, clase y reforma social en México (1910-1995)*. México. El Colegio de México.
- Campa, Valentín. 1978. *Mi testimonio. Memorias de un comunista mexicano*. México. Ediciones de Cultura Popular.
- Carlyle, Thomas. 1972. *De los héroes: hombres representativos*. New York: E. M. Jackson.
- Carr, Barry. 1982. *El movimiento obrero y la política en México, 1910/1929*. México: Era.
- Casar, María Amparo. 1989. Corporativismo y transición. *Nexos*, No. 137: s/p.
- Cerda, Luis. 1991. ¿Causas económicas de la Revolución mexicana? *Revista Mexicana de Sociología*, Vol. 53, No. 1: 307-347.
- Clark, Marjorie Ruth. 1983. *La organización obrera en México*. México: Era.
- Coatsworth, John. 1976. *El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato. Crecimiento contra desarrollo*. México: Era.
- Córdova, Arnaldo. 1974. *La política de masas del cardenismo*. México: Ediciones Era.
- Córdova, Arnaldo. 1984. *La clase obrera en la historia de México. En una época de crisis (1928-1934)*. México: Siglo veintiuno/UNAM.
- Cuevas, Mario M. 1987. *Simposios de historia y antropología de Sonora Índice (1975-1986. Memorias I-XI)*. Hermosillo: Instituto de Investigaciones Históricas, UNISON.
- Ebergenyi, Ingrid. 1989-1900. En defensa de lo usado. *Historiografía y bibliografía del trabajo en ferrocarriles. Andamio*: 175-186.
- Escoboza Gamez, Gilberto. 1976. El ferrocarril del Pacífico. Ponencia presentada en el Primer simposio de historia de Sonora, Memoria. Hermosillo: Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad de Sonora.
- Esquivel Valenzuela, José Guadalupe. 1992. Crónica de una huelga ferrocarrilera. Empalme 1927. Ponencia presentada en el XVII simposio de Historia y Antropología de Sonora. Hermosillo. Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad de Sonora.

- Frost, Richard. 2016. *The Railroad and the Pueblo Indians: the impact of the Atchison, Topeka and Santa Fe on the Pueblos of Rio Grande, 1880-1930*. Salt Lake city: The University of Utah Press.
- Gómez, Mónica y Luis Anaya. 2014. *El infalsificable y el fracaso de la estabilización monetaria en el carrancismo. México, 1916*. El Colegio de Jalisco.
- González Casanova, Pablo, Samuel León e Ignacio Marván (coord.). 1986. *El obrero mexicano 3. Organización y sindicalismo*. México: Siglo veintiuno/UNAM.
- Gracida Romo, Juan José. 1994. Historia del Ferrocarril de Sonora bajo la propiedad del Atchison Topeka and Santa Fe Rail Road, (1880-1897). Efectos y transformaciones en Sonora. Tesis de maestría en la Facultad de economía, UNAM.
- Gracida Romo, Juan José. 2001. *La llegada de la modernización a Sonora: establecimiento del ferrocarril (1880-1897)*. Sonora: UniSon.
- Gracida Romo, Juan José. 2014. *La historia del Ferrocarril Sud Pacífico de México y del Rio Mayo: durante el porfiriato y la revolución mexicana, 1905-1932*. Sonora: Universidad de Sonora.
- Grijalva Diaz, Ana Isabel. 2003. Una empresa industrial en Hermosillo. La fábrica de velas “La Fama”, 1904-1916. Tesis de licenciatura en Historia. Universidad de Sonora.
- Grunstein Dickter, Arturo. [s.f.]. Perspectivas gerenciales sobre el problema laboral de los Ferrocarriles Nacionales de México en la posrevolución, 1920-1935. *Revista de Historia*, No 14.
- Grunstein Dickter, Arturo. [s/f.]. Del gobierno accionista al estado propietario. La disputa por los Ferrocarriles Nacionales de México., c.1908-c.1937.
- Grunstein Dickter, Arturo. 2008. Mariano Cabrera y Javier Sánchez Mejorada. Dos ejecutivos frente al problema laboral de los Ferrocarriles Nacionales de México, 1924-1935. Boletín del Fideicomiso Plutarco Elías Calles y Fernando Torre Blanca, Núm. 59.
- Grunstein Dickter, Arturo. 1999. De la competencia al monopolio: la formación de los Ferrocarriles Nacionales de México. En *Ferrocarriles y Obras Públicas*, coordinado por Sandra Kuntz y Priscilla Connolly, 71-104. México: El Colegio de México/UNAM/El Colegio de Michoacán.
- Guadarrama, Rocío. 1984. *Los sindicatos y la política en México: la CROM, 1918-1928*. México: Era.

- Guajardo Soto, Guillermo. 2010. *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México: una visión histórica, 1850-1950*. México: Conaculta.
- Hardy, Osgood. 1951. El Ferrocarril Sud-Pacífico. *Pacific Historical Review*, Vol. 20, No. 3: 261-269.
- Hobsbawm, Eric. 2004. Sobre la historia desde abajo. En *Sobre la historia*. En ídem, 205-219. Barcelona: Critica.
- Juárez Lucas, Patricio. 2002. Estratificación laboral y salarial en la construcción del Ferrocarril Sud Pacífico. En *Boletín documental. Centro de documentación e investigaciones ferroviarias*, III (12): 11.
- Juárez Lucas, Patricio. s/f. Migración, trabajo ferroviario y sociedad: 1900-1926. Trabajadores asiáticos en el Ferrocarril Sud Pacifico de México. Ponencia presentada en el V encuentro nacional de investigadores del Ferrocarril.
- Kay Wyllys, Rufus. 1955. Sud-Pacífico: Postscript on a Railroad. *The historical society of Southern California Quarterly*, Vol. 37, No. 1: 23-32.
- Knight, Alan. 2015. Carácter y repercusiones de la Gran Depresión en México. En *La Gran Depresión en América Latina*, coordinado por Paulo Drinot y Alan Knight, 196-223. México: Fondo de Cultura Económica.
- Kuntz, Sandra (coordinadora). 2015. *Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina*. México: El Colegio de México.
- Kuntz, Sandra. 1995. *Empresa extranjera y mercado interno. El ferrocarril Central Mexicano, 1880-1907*. México: El Colegio de México.
- Lamas Lizárraga, Alberto. 1995. Origen e influencia del Ferrocarril Sud Pacífico en Sinaloa: 1905-1917. Tesis de maestría en Ciencias Sociales, El Colegio de Sonora.
- Lelo de Larrea, María Mercedes. 1991. *Calles y los ferrocarriles*. México: Fideicomiso Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca.
- León, Samuel, e Ignacio Marván. 1985. *La clase obrera en la historia de México. En el cardenismo (1934-1940)*, t. 10. México: Siglo Veintiuno/UNAM.
- Lescale, Víctor F. 1929. Vías Férreas en Explotación en 30 de junio de 1928. México: Departamento de la Estadística Nacional Dirección de Exposición.
- Lewis Gaddis, John. 2004. *El paisaje de la historia: cómo los historiadores representan el pasado*. Barcelona: Anagrama.

- Lewis, Daniel. 1997. *The empire strikes out: mexican nation building and the Ferrocarril Sud-Pacífico de México, 1880-1951*. Dissertation for the degree of Doctor of Philosophy in History. University of California Riverside.
- Lewis, Daniel. 2007. *Iron horse imperialism the Southern Pacifico of México, 1880-1951*. Tucson: University of Arizona Press.
- Linder, Fred. 1946. *The United States Railway Mission in México 1942-1946*. U.S: The Institute of Inter-American Transportation Washington.
- Marx, Carl. 1974. *Salario, precio y ganancia*. México: Ediciones de Cultura Popular.
- Medin, Tzvi. 1997. *Ideología y praxis política de Lázaro Cárdenas*. México: Siglo Veintiuno.
- Medina García, Miguel Ángel. 2014. *Cambios sociales y rearticulación espacial. El ferrocarril en Jalisco durante el porfiriato*. Jalisco: El Colegio de Jalisco.
- Nieves Medina, Alfredo. 2009. Los ferrocarriles en Sonora. *Mirada ferroviaria*, No. 7: 20-29.
- Ortega, Maximino, 1979. *Bosquejo de la historia del movimiento ferrocarrilero (1890-1973)*. México: UNAM.
- Ortiz Hernán, Sergio. 1974. *Los ferrocarriles en México: una visión social y económica, t. II*. México: Secretaría de Comunicaciones y transportes.
- Portelli, María Belén. 2014. Los primeros abogados laboristas y la cuestión obrera en Córdoba (Argentina) a comienzos del siglo XX. *En torno a fronteras e intelectuales. Conceptualizaciones, itinerarios y coyunturas institucionales*, coordinado por Horacio Crespo, Luis Gerardo Morales y Mina Alejandra Navarro, 361-381. México: UAEM/Ítaca.
- Radding de Murrieta, Cynthia y Rosa María Ruiz Murrieta. 1997. La reconstrucción del modelo de progreso (1919-1929). En *Historia General de Sonora. Sonora moderno: 1880-1929*, t. IV, coordinado por Cynthia Radding de Murrieta, 315-344. Hermosillo: Gobierno del Estado de Sonora.
- Richmond, Douglas. (s/f.). *El nacionalismo de Carranza y los cambios socioeconómicos, 1915-1920*. University of Texas at Arlington.
- Rodea, Marcelo. 1944. *Historia del movimiento obrero ferrocarrilero en México, 1890-1943*. México.

- Romero Ibarra, María Eugenia. 2003. La historia empresarial. *Historia Mexicana*, vol. 52, No. 3: 805-829.
- Ruiz, Ramón Eduardo. 1981. *La revolución mexicana y el movimiento obrero, 1911-1923*. México: Era.
- Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. 1952. Estadística de Ferrocarriles y Tranvías de Concesión Federal, 1951. México: Departamento de Ferrocarriles en Explotación. Oficina de Glosa y Estadística.
- Secretaría de la Economía Nacional, Dirección General de Estadística. 1939. *Anuario Estadístico, 1938*. México: Talleres Gráficos de la Nación.
- Shabot, Esther. 1982. *Los orígenes del sindicalismo ferrocarrilero*. México: Ediciones el Caballito.
- Silva Herzog, Jesús. 2011. Revolución mexicana: un ensayo sobre la revolución mexicana, trayectoria ideológica de la Revolución Mexicana, 1910. Ensayos sobre la revolución mexicana. México: El Colegio Nacional.
- Silva Ruiz, Gilberto. 1973. Estructura económica y movimientos laborales: El Porfiriato. *Revista Mexicana de Sociología*, Vol. 35. No. 4: 721-764.
- Tinker Salas, Miguel. 2010. *A la sombra de las águilas: Sonora y la transformación de la frontera durante el porfiriato*. México: Fondo de Cultura Económica/El Colegio de Sonora/Universidad Autónoma de Sinaloa.
- Trennert, Robert A. 1966. The Southern Pacific Railroad of Mexico. *Pacific Historical Review*, Vol., 35 (3): 265-284.
- Valencia Islas, Arturo. 2015. El descarrilamiento de un sueño. Historia de los Ferrocarriles Nacionales de México, 1920-1949. Tesis de doctorado en Historia, El Colegio de México.
- Vera, Antonio. 1943. *La pesadilla ferrocarrilera mexicana*. Guadalajara: Linotipografica Guadalajara.
- Werner Tobler, Hans. 1994. *La Revolución Mexicana. Transformación social y cambio político, 1876-1940*. México: Alianza.
- Womack, John. 1978. La economía en la Revolución, 1910-1920: historiografía y análisis. Argumentos: UAM: Xochimilco. 13-56.
- Womack, John. 2007. *Posición estratégica y fuerza obrera: hacia una nueva historia de los movimientos obreros*. México: Fondo de Cultura Económica.

Yanes Rizo, Emma. 2000. *Me matan si no trabajo y si trabajo me matan. Historia de la Comunidad Tecnológica Ferroviaria en México, 1850-1950*. México: Colección Científica.