

III. Las rutas que estrenó el ferrocarril

La década de 1880 marcó una opción definitiva: el desplazamiento del impulso ferrocarrilero hacia el norte del país, hacia las entonces lejanas y pequeñas poblaciones de la frontera donde los trenes podían enlazarse con la amplia y densa red de ferrocarriles que se tejía sin cesar en Estados Unidos.

Así, en pocos años se concluyeron dos líneas troncales claves: en el bienio 1882-1884. Vecinos y principales de Querétaro, Guanajuato, Jalisco, Aguascalientes, Zacatecas, Coahuila y Chihuahua asistieron a las fiestas, como no las había habido nunca, que celebraron la construcción de la vía del Ferrocarril Central Mexicano. En 1884, con un recorrido de mil 970 kilómetros, la vía se estrenó como el medio de comunicación entre la Ciudad de México y la estación Paso del Norte, hoy Ciudad Juárez, en Chihuahua. Poco después, en 1888, se dio luz verde a la vía troncal de mil 351 kilómetros del Ferrocarril Nacional Mexicano que inició el servicio entre la ca-

pital del país y la frontera en Nuevo Laredo, Tamaulipas, a través de poblaciones del Estado de México, Guanajuato, San Luis Potosí, Coahuila y Nuevo León.

Hacia ambas vías troncales empezaron a confluir ramales y rutas secundarias de localidades que no querían quedar al margen de esa novedad tecnológica que auguraba nuevos y, con suerte, mejores tiempos. En 1883, Morelia se conectó, vía Acámbaro y Celaya, con la línea troncal del Ferrocarril Central Mexicano, y en 1888 se estrenó la comunicación entre Irapuato y Guadalajara. Ambos ramales hicieron posible la comunicación de la franja del Pacífico y el occidente con el centro del país y la frontera norte.

En principio, el impulso ferroviario buscaba favorecer el desplazamiento de productos hacia Estados Unidos, cuya economía ya podía presumir de ser una de las más ricas y dinámicas del mundo. Sin embargo, los efectos fueron mucho más allá de lo imagi-

nable. Actualmente se sabe que el ferrocarril hizo posible el surgimiento de un mercado realmente nacional, que animó la puesta en marcha de quehaceres novedosos en ámbitos inesperados; que contribuyó, a fin de cuentas, a la aparición de una geografía económica nacional distinta de la organización espacial heredada del prolongado tiempo colonial.

Pero no sólo eso. El ferrocarril impactó como nunca antes las posibilidades de movilidad de una población tradicionalmente confinada a sus espacios de origen. Una de ellas fue la eventualidad de desplazarse hasta la frontera norte, de incursionar en el otro lado. La oportunidad tuvo algo de fortuita. En 1882 una oleada de racismo que se plasmó en la Ley de Exclusión China canceló la llegada de trabajadores de esa nacionalidad a Estados Unidos, situación que generó una amplia demanda de operarios en dos nichos laborales habitualmente cubiertos por la



La maquina

Corre, corre, maquina; corre por esa ladera,
parece que voy llegando a orillas de la frontera.
Adiós parientes y hermanos. Adiós a todos mis amigos.
¡Quédense! Adiós, ya me voy a los Estados Unidos.
De Parras pasé a Chihuahua hasta que llegué a Juárez,
y al día siguiente salí a visitar sus ramales.
Trabajé en el traque, me dieron mi provisión,
desde allí me fui bajando, estación por estación.

--en **María Herrera Sobek**,
The Bracero Experience



población china: los trabajos del ferrocarril y los quehaceres de la agricultura.

Pero no todo fue casualidad. La demanda de mano de obra para la construcción y los servicios ferroviarios en México y en Estados Unidos hicieron confluír a trabajadores de ambos países en una misma actividad, en oficios similares. Allí, entre rieles, andenes, vagones y locomotoras comenzó a forjarse lo que puede haber sido el primer mercado de trabajo binacional y un ámbito de luchas sociales, a veces conjuntas, en ocasiones en pugna.

La migración tuvo desde el principio un ámbito bien definido, es decir, lugares de origen y destino particulares en ambos lados de la frontera. La noticia de que al otro lado había empleo y se pagaban relativamente buenos salarios cundió como la humedad por pueblos y rancherías del centro-occidente de México, región que quedó expuesta al mayor tráfico ferrocarrilero y donde se pagaban los peores sueldos del país en ese momento. Así, las rutas de penetración del ferrocarril se convirtieron en las principales vías de salida de gente, de esos primeros migrantes que fueron, de manera casi irremediable, originarios de los estados de Michoacán, Guanajuato, Jalisco y Zacatecas.

Muy pronto, las autoridades de cada uno de esos estados se dieron cuenta de la sangría de vecinos y constataron, azorados, la ambigüedad del asunto: de un lado, la llega-

da de dinero para las familias y las localidades y el desarrollo del espíritu de trabajo o empresa entre los migrantes; del otro, la pérdida de brazos para las actividades locales y el incremento de actitudes agresivas, en ocasiones en la frontera de la delincuencia, de los que regresaban después de varios meses de trabajo al otro lado.

La otra cantera de migrantes era el norte fronterizo: Nuevo León, Chihuahua, Coahuila, San Luis Potosí y Tamaulipas. En

1900 se calculaba que había 103 mil 393 migrantes mexicanos en Estados Unidos, cantidad que se duplicó en los siguientes diez años: en 1910 se registraron 219 mil 802 personas definidas como blancas nacidas en México que vivían en EU.

A la inmensa mayoría de los migrantes (96.76 por ciento) se les podía encontrar en siete entidades de EU donde prosperaban los quehaceres agropecuarios y mineros, o que eran centros ferroviarios de importancia donde se necesitaba mucha mano de obra barata, aparentemente no calificados. Más de la mitad estaba en Texas, con 56.53 por ciento, en California había 15.22 por ciento, en Arizona, 13.40 por ciento, en Nuevo Mexico, 5.42 por ciento, en Kansas, 3.83 por ciento, en Oklahoma, 1.20 por ciento y en Colorado se tenía 1.16 por ciento.

Es decir, los migrantes habían salido de dos grandes regiones de México y se concentraban en los dinámicos estados fronterizos del suroeste estadounidense con cuyas poblaciones había mayor afinidad cultural, y desde donde se sentía más próxima la patria, la posibilidad del retorno a México, ilusión de todo migrante.

