

CAPÍTULO

1

Antecedentes

*Adiós estado de Texas
con toda su plantación;
ya me voy pa' Pensilvania
por no pizcar algodón.¹*

Sino extraño: el gobierno de Estados Unidos y la industria ferroviaria

Que la poderosa y diversificada industria de los ferrocarriles, junto con la agroindustria, presionara al gobierno federal durante los años cuarenta, en tiempos de crisis, para localizar trabajadores en México en beneficio propio puede verse como algo extraordinario conforme nos acercamos a las postrimerías del siglo XX. Es como si ahora las líneas aéreas le insistieran al Departamento del Trabajo la contratación temporal de trabajadores extranjeros para las labores de mantenimiento en los aeropuertos.

No obstante, la actitud de las compañías ferrocarrileras y la campaña desplegada para extender el Programa Bracero es completamente congruente con una largarelación simbiótica entre ambas partes.

El desarrollo de los ferrocarriles como el primer sistema de transporte transcontinental se aceleró poco después de que se colocara el "clavo de oro" en Ogden, Utah, en el año

¹ Tomado del corrido "La Pensilvania", en Américo Paredes, *A Texas-Mexican Cancionero: Folksongs of the Lower Border*, Urbana, University of Illinois Press, 1976.

de 1869, con el apoyo decidido de Washington y de los gobiernos estatales.

Un análisis detallado y multifacético de la relación entre las compañías ferroviarias y el gobierno de Estados Unidos requeriría de un mayor espacio del que disponemos ahora. No obstante, resulta apropiado y necesario en cualquier discusión del Programa Ferroviario dejar claro que las expectativas de las compañías, respecto de la ayuda que podrían conseguir del gobierno federal para encontrar trabajadores, eran justificadas.

Por ello, en las líneas siguientes precisaremos algunos de los aspectos más importantes del apoyo histórico que el gobierno le proporcionó a las compañías ferrocarrileras.

Una gran parte de las propiedades sobre las que las mayores líneas férreas tendieron sus vías después de la guerra civil fueron adquiridas por medio de subsidios, tanto federales como estatales. El sistema ferroviario, al que tentativamente denominaremos como National Railroad, que uniría el país de costa a costa ha estado en discusión por muchos años, no obstante que con la guerra civil se hizo patente la importancia de un proyecto como ése para el desarrollo futuro de la economía nacional de Estados Unidos.

Si se toma en cuenta que la región que se encontraba entre el río Mississippi y California estaba poblada en su mayoría por grupos étnicos indígenas seminómadas, es entendible que la iniciativa privada tuviera muchas reservas para invertir los montos requeridos para la construcción del ferrocarril. Frente a esta situación el gobierno entendió la necesidad de incentivos para los inversionistas.

A pesar de que algunos estados de la costa este tuvieron facilidades previas para la construcción de ferrocarriles locales, gracias a los subsidios y al apoyo proporcionado por otras compañías ferrocarrileras como la de Baltimore y Ohio, el financiamiento del gobierno federal no liberó los créditos para bienes raíces sino hasta 1850, cuando se autorizó la construcción del ferrocarril que uniría el canal del lago Michigan con el río Ohio. Fue práctica normal que dichos créditos otorgaran a las empresas ferrocarrileras derechos para el tendido de vías, así como a beneficiarse de los impuestos que

esta labor ocasionaba, mientras que el control de las rutas que cubrían lo dejaban en manos del gobierno.

Los créditos de este tipo tuvieron lugar hasta 1871, cuando el Congreso dio por terminada esta práctica a raíz de las críticas que levantaron los abusos de las empresas. No obstante, el ferrocarril transcontinental se encontraba operando desde hacía por lo menos tres años y las principales líneas de alimentación ya estaban planeadas.

De cualquier forma, el gobierno federal continuó con la asistencia a la industria al delegar la posesión de la tierra a los gobiernos estatales. Éstos, a su vez, otorgaron a los promotores del ferrocarril créditos en condiciones de menor formalidad e incluso seguridad pública. Así, de una u otra forma, cerca de setenta de las compañías más importantes, incluidas las líneas troncales, recibieron tierra a través de los créditos gubernamentales. De esta forma, el 9.5 por ciento del territorio continental de Estados Unidos está escriturado a nombre de los ferrocarriles.²

Los créditos produjeron ventajas posteriores para las empresas ferroviarias pues, desde que las compañías estuvieron de acuerdo en reducir los costos para la transportación de las mercancías gubernamentales (20 por ciento en el caso del correo y hasta el 50 por ciento en otros productos), aseguraron una cantidad específica de acuerdos con el gobierno que por lo menos les permitió cubrir sus costos de operación. Sin embargo, las compañías ferroviarias con rutas cortas no subsidiadas fueron mucho menos competitivas al verse forzadas a elevar sus tarifas para cubrir los costos derivados de la construcción, como la compra del terreno, por ejemplo.³

Por otro lado, se intentó que otros beneficios provenientes de los créditos se utilizaran para promover la solvencia de los ferrocarriles. Los terrenos otorgados a las compañías se encontraban en su mayoría deshabitados, especialmente en el oeste, y por lo general cubrían una extensión mayor a la estrictamente necesaria para el tendido de las vías. Hubo su-

² William S. Greever, "A Comparison of Railroad Land-Grant Policies", *Agricultural History*, XXV, 1951, pp. 83-84.

³ *Idem*.

ficiente terreno para repartir en ambos lados de la vía con el propósito de desarrollar poblados, así como para la construcción de granjas o infraestructura de operación.

Con el fin de poblar estas zonas se les otorgó a las compañías ferroviarias la capacidad de vender títulos de propiedad a los colonos y, de hecho, varias compañías se transformaron en colonizadoras a gran escala, las cuales enviaron reclutadores a la costa atlántica y a Europa para exaltar las virtudes de sus transportes. Algunas, incluso, trataron de desarrollar comunidades homogéneas al promover la colonización de los territorios con cierto tipo de grupos o creyentes de una religión específica en una zona particular.

Ocasionalmente los terrenos de los ferrocarriles se vendieron para fundar poblaciones a lo largo de las vías férreas y cuya jurisdicción era concomitante con la propiedad de los ferrocarriles; esto los convertía en una fuente especial de lucro inmediato.⁴

Los abusos en la industria del ferrocarril, tales como los descuentos, se volvieron de uso corriente, provocando reacciones entre la opinión pública que obligaron al gobierno federal a imponer restricciones y regulaciones sobre las prácticas de los negocios ferroviarios. Es claro que con ese propósito específico se creó en 1887 la Comisión para el Comercio Interestatal (Interstate Commerce Commission, ICC), por ejemplo, para asegurarle al público consumidor tarifas justas y razonables por el servicio, así como para romper el monopolio generado por las empresas ferrocarrileras.

Sin embargo, la mayoría de los historiadores coinciden en que, a pesar del establecimiento de la ICC, ésta no pudo contener a los ferrocarriles; por el contrario, su establecimiento resultó benéfico para la industria.⁵ Así pues, aunque se limitaron las acciones de los ferrocarriles en ciertas áreas, al mismo tiempo la reglamentación federal les sirvió de colchón frente a cambios económicos severos, así como frente a los costos que implica la libre competencia. De esa manera, la

⁴ *Idem.*

⁵ John Stover, *The Life and Decline of the American Railroads*, Nueva York, Oxford University Press, 1970, p. 118.

reglamentación agresiva del gobierno facilitó a la industria ferrocarrilera las capacidades para su estabilización.⁶

El reglamento federal para el ferrocarril fue la premisa sobre la que se fundó la fama del ferrocarril como una inversión "razonable", que garantizaba suficientes ganancias para salir adelante en situaciones difíciles.

Varias compañías ferrocarrileras se percataron de la importancia de la protección que les podría brindar el gobierno federal en cierto tipo de situaciones, como en el caso del Granger Movement⁷ que representaba una agrupación poderosa de clientes agrícolas. Más aún, la directiva de los ferrocarriles se preocupó por tender vías en el medio oeste y el oeste contando con el subsidio del gobierno antes de que éstas fueran solicitadas. Dadas las dificultades para abrir brecha y los años que esto implicaba, su sobrevivencia dependía del apoyo gubernamental.⁸

La primera guerra mundial

Durante los años previos al ingreso de Estados Unidos en la primera guerra mundial se confirmó la sospecha de la poca eficacia que la ICC tenía para controlar a los ferrocarriles,⁹ ya que no había tenido éxito en sus propósitos de frenar los abusos que se le imputaban a esa industria —o por lo menos no como a sus críticos les habría gustado— ni en sus esfuerzos para adecuarla a los vaivenes de la economía, como lo habría deseado la directiva de los ferrocarriles.

La falta de previsión de la ICC provocó el derrumbe de sus políticas en la medida en que la guerra se cernía sobre Estados Unidos.

El incremento de tráfico ferroviario entre los años de 1907 y 1917 significó la inversión de grandes capitales para la

⁶ Gabriel Kolko, *Railroads and Regulations, 1877-1916*, Princeton, Princeton University Press, 1965, pp. 3-5.

⁷ *Idem*.

⁸ Lloyd J. Mercer, "Building Ahead of Demand: Some Evidence for the Land Grant Railroads", *Journal of Economic History*, XXXIV, 1974, p. 492.

⁹ Stover, *op. cit.*, p. 113.

construcción de ferrocarriles, en la que no se contemplaba el mantenimiento. Tanto el costo de la fuerza de trabajo como los costos se elevaron aceleradamente, de tal forma que las compañías no tuvieron la capacidad para cubrir los gastos de operación.

Así, aunque las ganancias de esta industria eran altas, y aunque el tráfico aumentaba, la ganancia por milla recaía.¹⁰ Aunque la ICC libró a la industria de algunos problemas, no fue capaz de compensar los errores de dirección o negligencia, al no imponer medidas mínimas de mantenimiento.

El ingreso de Estados Unidos a la primera guerra mundial vino a complicar la situación, de por sí precaria, de los ferrocarriles, pues no estaban preparados para hacer frente a las condiciones de una economía de guerra. El incremento en el costo de la fuerza de trabajo, así como el deterioro de sus instalaciones se profundizaron a causa de la congestión en el tráfico: miles de furgones con mercancías esperaban para ser descargados en las estaciones a todo lo largo y ancho del país.¹¹

Además, el reclutamiento militar provocó una devaluación del prestigio que poseía el trabajo ferroviario. Éste fue el caso particular de las cuadrillas de mantenimiento de vías que fueron afectadas por el reclutamiento y por las promociones de emergencia, provocadas por la guerra, hacia puestos de trabajo más altos, ocasionando con ello un rechazo hacia los trabajos de mantenimiento de vías y plantas.

Los que se quedaron en el trabajo ferroviario estaban seriamente desmoralizados pues, a causa de la guerra, se había elevado el costo de la vida sin contar con incrementos salariales y sin perspectivas para nadie. Pero, además de esto, sólo una minoría de trabajadores ferroviarios, calificados y semicalificados, estaban organizados en sindicatos reconocidos por la dirección.¹²

Al momento de la irrupción de la primera guerra mundial, cuatro sindicatos independientes de ferrocarrileros, que re-

¹⁰ Walker D. Hines, *War History of American Railroads*, New Haven, Yale University Press, 1928, p. 3.

¹¹ *Idem*.

¹² Stover, *op. cit.*, p. 164.

presentaban el 20 por ciento de la fuerza de trabajo en ese sector, recibieron reconocimiento oficial y contratos. Estos sindicatos fueron: la Hermandad Nacional de Maquinistas, Fogoneros, Cobradores-Conductores y Empleados Ferroviarios (National Brotherhood of Engineers, Firemen, Conductors, and Trainmen), los Cuatro Grandes, integrado por trabajadores bien pagados y de mayor prestigio en el gremio; y los sindicatos de oficiales (maquinistas, calderistas, forjadores, hojalateros y carreteros)¹³ que estaban afiliados a la Federación Estadunidense del Trabajo (American Federation of Labor, AFL), cuyo reconocimiento era ocasional y con muy pocos contratos en comparación con los Cuatro Grandes. Los trabajadores restantes (oficinistas, mozos, cargadores-bodegueros y los trabajadores de mantenimiento de vías) también estaban sindicalizados, pero sus sindicatos no incluían obreros no calificados. Los afiliados eran escasos y los contratos estaban dispersos.¹⁴

La mayoría de los trabajadores ferroviarios se encontraban, en consecuencia, desorganizados y bastante vulnerables frente a las políticas de las corporaciones.

Resultó vano el intento del gobierno federal en persuadir a la gerencia de los ferrocarriles para que voluntariamente coordinaran sus políticas para el mejoramiento del servicio que prestaban, incluso bajo el riesgo de ser supervisados por el gobierno.

El tráfico descoordinado hacia el este del país creó congestiones severas, a tal grado que uno de los directores de publicidad de una firma reconoció que los servicios que proporcionaba en su ruta estaban a punto de desplomarse.¹⁵ Lo anterior ocasionó que la región de Nueva Inglaterra sufriera una escasez de carbón durante el mes de diciembre de 1917, época de uno de los inviernos más crudos en la región.

La eficiencia del servicio decayó en un 30 por ciento durante la época invernal, lo que llevó finalmente a la ICC a re-

¹³ Se trata de trabajadores que se dedicaban a la reconstrucción y reparación del equipo en los talleres ferroviarios, por lo que eran trabajadores calificados.

¹⁴ John Stover, *American Railroads*, Chicago, University of Chicago Press, 1961, p. 201.

¹⁵ Stover, *The Life and Decline*, *op. cit.*, p. 163.

comendar la intervención de la administración del presidente Woodrow Wilson. El 26 de diciembre de 1917 el presidente Wilson anunció la designación de William McAdoo como director general de Ferrocarriles. Esta oficina se hizo cargo del transporte por vía férrea durante la guerra.

La nacionalización *ad hoc* de los ferrocarriles estadounidenses no tuvo precedente, ya que la intervención gubernamental en el sector privado había sido muy limitada, sobre todo, a causa del respeto hacia la autonomía de la iniciativa privada. En este punto, el gobierno federal asumió el control directo de una industria que pasaba por dificultades y que consideraba necesaria para la defensa y seguridad nacional, haciendo caso omiso de las objeciones de las directivas de los ferrocarriles.

McAdoo asumió la responsabilidad de supervisar los servicios a los pasajeros y de carga, así como algunas decisiones de administración cotidiana y aspectos laborales. La administración ferroviaria se independizó de las compañías ferrocarrileras, e incluso del gobierno, mucho más de lo que cualquiera hubiera esperado. La relación entre las compañías y McAdoo no fueron cordiales y tampoco lo fueron con la Administración Ferroviaria; aspecto que las compañías no olvidaron fácilmente.¹⁶

Por otro lado, con McAdoo y su agencia, los empleados y los sindicatos gozaron de reconocimiento y una *bilateralidad* apropiada, mucho más de la que habían recibido bajo las administraciones ferrocarrileras anteriores.

McAdoo creó una División de Asuntos Laborales, administrada por W.S. Carter, un expresidente de la Hermandad de Fogoneros y Maquinistas (Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen). De inmediato se removieron los obstáculos para la sindicalización y, de este modo, se dieron facilidades para que los trabajadores ferroviarios se organizaran.

La División de Asuntos Laborales permitió el surgimiento de lineamientos que elevaron y homogeneizaron salarios; desarrolló procedimientos para manifestar la inconformidad, así como reglamentos para el retiro y la promoción; eliminó el

¹⁶ *Idem.*

trabajo a destajo, instituyó normas disciplinarias y una comisión para el salario. Muchas de estas reformas enfrentaron los problemas provocados por la pésima dirección, causante de la nacionalización.¹⁷

Al finalizar la primera guerra mundial la Administración Ferroviaria fue desmantelada. No obstante, una vez finalizado el conflicto, las condiciones de esta industria mejoraron pues el tráfico se incrementó y se encontraron vías de conciliación para los extensos problemas laborales; asimismo, se contó con una mayor eficiencia en los procedimientos que la Administración Ferroviaria trajo consigo y se hicieron extensivos hacia la mayoría de las compañías.

A pesar de que la década de los veinte fue favorable para la industria, así como para la economía de Estados Unidos en general, la presencia de ciertos signos de serio debilitamiento auguraban un mal presagio. Mientras la mayoría de las compañías mostraban ganancias importantes de alrededor de 4.5 por ciento a lo largo de la década, el embarque de mercancías disminuyó y lo mismo ocurrió con el transporte de pasajeros antes de finalizar la década. La competencia que provenía de los automóviles, los oleoductos y los camiones de carga afectaron a tal grado a la industria ferroviaria que ésta comenzó a declinar, empeorándose su situación al término de la siguiente década.¹⁸ La Gran Depresión de 1929 le vino a dar la puntilla a la industria.

La Gran Depresión y el New Deal

Los ferrocarriles sufrieron los estragos de la Gran Depresión pues durante tres años consecutivos (1930-1932) la caída en las ganancias fue de 1 000 millones de dólares anuales y para 1933 los ingresos fueron menos de la mitad de los de 1929.

El servicio de carga siguió disminuyendo mientras que el de pasajeros casi se desplomó. A pesar de los esfuerzos desplegados por las compañías para compensar las pérdidas, los cuales incluían el despido de obreros, reducción salarial y

¹⁷ *Idem.*

¹⁸ Hines, *op. cit.*, pp. 152-186.

modificación en sus prioridades de mantenimiento, éstas no fueron capaces de recuperarse.¹⁹

La ya de por sí terrible situación financiera de los ferrocarriles a todo lo largo y ancho del país empeoró, lo que desafortunadamente significó la bancarrota para muchas de las compañías. De esta forma, a finales de 1935 la mayoría de las compañías ferroviarias estaban trabajando mediante fideicomiso, situación sin precedentes en la historia de Estados Unidos.²⁰

Lo peor fue que mientras la confianza de los inversionistas se fue erosionando en el transcurso de la década de los treinta, las críticas de los acreedores se hicieron más virulentas respecto de la administración de los ferrocarriles. Los directivos por su parte no pudieron seguir aplicando la estrategia tradicional de venta de acciones con intereses bajos a los inversionistas conservadores para elevar el fondo de capital. La desconfianza de los compradores forzó a los ferrocarrileros a arriesgarse en el mercado de acciones altamente especulativo, lo que ocasionó un incremento en sus costos de operación.²¹

De acuerdo con la legislación de Estados Unidos se reconoció la quiebra de los ferrocarriles, por lo que se les puso en manos de una sindicatura, se acordó la protección legal de las compañías para mantener su solvencia y se tomaron medidas para prevenir posibles acciones legales como demandas. De cualquier modo, no se tocaron los fondos disponibles ni para pagar deudas o financiar operaciones, ni para pagar dividendos a los inversionistas.

Durante la década de 1932 a 1942, dos tercios de las compañías ferroviarias no tuvieron la capacidad para el pago de dividendos y, por cierto, tres cuartas partes de los valores de esas mismas compañías no reeditaron dividendos sino hasta 1950.²²

¹⁹ Stover, *The Life and Decline*, op. cit., pp. 176-177.

²⁰ Julius Parmelee, *A Review of Railway Operations in 1935*, Washington, Bureau of Railway Economics (Special Series, 59), 1936, p. 14.

²¹ Lee G. Lauck, "The Collapse in Railroad Credit", *Barron's*, XI, 31 de octubre de 1931, p. 15.

²² James C. Nelson, *Railroad Transportation and Public Policy*, Washington, The Brookings Institution, 1959, pp. 225-226.

Ciertamente, el único factor que evitó la venta de la industria ferroviaria fue el financiamiento bancario del gobierno federal por medio de préstamos de la Reconstruction Finance Corporation (RFC).²³ Aunque se trató de evitar el subsidio evidente al transporte férreo, para mediados de 1932 el monto al que ascendían los préstamos de la RFC a esa industria era de 98 millones de dólares.²⁴

Desafortunadamente, la administración de los ferrocarriles decidió gastar el capital en acciones de inversión opcional y bonos, en lugar de hacerlo en mantenimiento o reducción de su deuda.²⁵ Este tipo de decisiones, en las que se incluyeron las rutas subsidiadas por el gobierno, aceleraron la bancarrota.

A finales de la década de los treinta las empresas, estimuladas por el conflicto en Europa y la preparación de la defensa preventiva en Estados Unidos, vinieron a aliviar la situación difícil de los ferrocarriles. Por ejemplo, la Illinois Central experimentó un incremento increíble de 59 por ciento en el tráfico de carga de junio a octubre de 1939, el más grande en toda su historia.²⁶ En el caso de la Pennsylvania Railroad, esta compañía ordenó cerca de dos mil quinientos carros de carga, 50 000 toneladas de rieles y veinte locomotoras eléctricas en 1939 con el fin de enfrentar la expansión de las operaciones que esperaba aumentaran gracias a la guerra en Europa.²⁷ La cantidad de operaciones realizadas por los ferrocarriles en Estados Unidos en 1940 fue mayor que en cualquier momento durante la Gran Depresión (4 296 millones de dólares sólo en 1940).²⁸

²³ Ernest T. Clough, "A Crisis in Railroad Finances", *Barron's*, XII, 31 de octubre de 1932, pp. 3 y 6.

²⁴ "Government Railroad Loans", *Railway Age*, XCII, 1932, p. 948.

²⁵ M. David Gould, "Overinvestment: The Root of Railroads' Trouble", *Barron's*, XII, 20 de junio de 1932, pp. 10-11.

²⁶ Carlton Corliss, *Main Line of Mid-America. The Story of the Illinois Central*, Nueva York, Creative Age Press, 1950, p. 438.

²⁷ George Burgess y Miles C. Kennedy, *Centennial History of the Pennsylvania Railroad*, Filadelfia, Pennsylvania Railroad Company, 1949, p. 56.

²⁸ Stover, *The Life and Decline*, op. cit., p. 180.

La segunda guerra mundial

Aunque la nueva prosperidad se veía con optimismo, el recuerdo de la nacionalización experimentada durante la primera guerra mundial les indicó a las directivas de los ferrocarriles que su inadecuado comportamiento podría provocar otra nacionalización. No obstante, los ejecutivos de estas empresas reconocieron que una participación efectiva en los esfuerzos de una economía de guerra necesitaba de una coordinación.

Con el propósito de evitar una propuesta de nacionalización de orientación obrera, las empresas cooperaron de buena gana con Ralph Budd, presidente de la Burlington, quien había sido señalado como comisionado al Council of National Defense en 1940. Budd representó a la industria hasta 1941 cuando el presidente Franklin Roosevelt estableció la Office of Defense Transportation encabezada por Joseph Eastman.²⁹

El programa de Roosevelt hacía énfasis en la cooperación voluntaria de la industria ferroviaria para hacer los cambios requeridos por la economía de guerra, sin la coerción de la fuerza.

La segunda guerra mundial brindó a los ferrocarriles la posibilidad real de una recuperación segura y sólida, ya que la defensa y la industria militar incrementaron a tal grado el tráfico que muchas empresas tuvieron que estirar al máximo los límites de los medios con que contaban. La mitad de las operaciones de tráfico de pasajeros y las tres cuartas partes de carga, después de 1940, fueron una consecuencia derivada de la economía de guerra,³⁰ de tal suerte que algunas empresas ferroviarias lograron acumular ganancias que conformaron suficientes fondos de amortización que contribuyeron a cubrir las enormes deudas que arrastraban desde la Gran Depresión.³¹

²⁹ *Idem.*

³⁰ "Rails' Net Sags: Increase in Gross Revenue Offset by Pressure of Heavier Costs and Taxes in the First Half of 1944", *Business Week*, 14 de agosto de 1944, p. 66.

³¹ "House in Order? Railroads Hops their Debt Cuts Have Put them in Shape for Postwar Competition now that Gross Seems to Have Ceilinged", *Business Week*, 14 de agosto de 1943, p. 14.

El Southern System, por ejemplo, compañía de transporte que enlazaba prácticamente a la región sur de Estados Unidos en su totalidad y una de las empresas diezmadas por la Gran Depresión, experimentó un resurgimiento dramático en cuanto a sus servicios durante la guerra, gracias a la transportación de carbón que era la carga principal. Por primera vez en once años, la empresa tuvo la capacidad de pagar dividendos.³²

La Southern Pacific, de la que hablaremos más tarde, reunió un fondo de amortización suficiente para reducir la deuda heredada de la Gran Depresión en un 25 por ciento equivalente a 190 millones de dólares. También inició una serie de reformas necesarias a la pesada y costosa estructura financiera.³³

Sin embargo, el incremento en el tráfico también trajo problemas colaterales como la inflación, debida al aumento en el costo de los materiales y de la fuerza de trabajo, y el estallido de conflictos legales, lo que hizo retroceder los avances obtenidos en esa materia.

El punto crítico se registró a mediados de 1943 cuando el monto de la inflación anuló los beneficios de lo que hasta ese momento eran ganancias. Para el siguiente año, 1944, las ganancias netas en las rutas de primera clase se incrementaron a 11 millones de dólares aproximadamente, con un incremento en el tráfico de carga de 2.5 por ciento, mientras que los costos por reparación se elevaron en un 15 por ciento.³⁴ Hay que señalar, sin embargo, que las ganancias reales, esto es, las ganancias ajustadas de acuerdo con la inflación, impuestos, etcétera, bajaron en un 47 por ciento durante aquel

³² "Resurgent R.R.: Southern System Afford Case Study of what War Traffic and Effective Management Can Do to a Road's Finances", *Business Week*, 31 de marzo de 1945, pp. 74-78.

³³ "Rail Debt Cut: Southern Pacific Provides Excellent Example of the War Lines are Putting Finance to Order. It Trims Funded Debt 25%", *Business Week*, 20 de octubre de 1944, p. 69.

³⁴ "Rails' Net Slips: Increases in Ton-miles and Gross Income Aren't enough to Offset Rising Trend in Operating Costs", *Business Week*, 17 de junio de 1944, pp. 79-80. La ICC divide a los ferrocarriles de Estados Unidos en clases, con base en el tamaño y la calidad de su servicio. La mayor parte de las líneas regionales o nacionales son ferrocarriles de primera.

año en las líneas de Baltimore y Ohio, 31 por ciento en la Illinois Central y 27 por ciento en la Texas and Pacific.³⁵

El esfuerzo nacional que significó la economía de guerra obligó a la administración de los ferrocarriles a definir las prioridades para sus gastos; no obstante, fideicomisarios y acreedores presionaron a los ejecutivos para que invirtieran el capital líquido acumulado en el pago de deuda, en lugar de hacerlo en mejoras al equipo u operaciones; estrategia desastrosa si se toman en cuenta las condiciones ya de por sí deterioradas en que se encontraban las vías.

Durante el verano de 1943, por ejemplo, los fideicomisarios de la Missouri Pacific obtuvieron la autorización del tribunal, hicieron caso omiso de la administración de los ferrocarriles y utilizaron parte de los 10 millones de dólares acumulados para el pago de su deuda.³⁶

Debemos tener en mente que muchas de las principales líneas férreas se encontraban operando fuera de las sindicaturas impuestas durante la Gran Depresión, lo que significó que los fideicomisarios o, en ocasiones, la ICC estuvieran en condiciones de imponer sus decisiones respecto de las principales políticas de las empresas, independientemente de su administración.

La reorganización más importante se llevó a cabo con base en la fracción 77 de la Federal Bankruptcy Act (Ley Federal de Bancarrota) de 1933, como intento de medidas reformadoras. Aunque ambigua, esta ley le daba poder a la ICC para administrar una compañía sindicada si así lo deseaba. La ICC recibía la petición de parte de las empresas o de sus acreedores para juzgar la validez de su solicitud, asegurar los valores de la propiedad involucrada, nombrar posibles fideicomisarios e incluso formular una reorganización si no había un plan razonable a la vista.³⁷

³⁵ "Rails Slump: Most Roads Report Decline in February Earnings Despite an Overall Revenue Increase Net of Pennsylvania Is an Exception", *Business Week*, 1º de abril de 1944, p. 81.

³⁶ "Rails Are Flush: Comfortable Cash Positions Expected to Provoke Clamor for Retirement of Debt and Payment of Defaulted Interest", *Business Week*, 18 de septiembre de 1943, p. 106.

³⁷ Interstate Commerce Commission, *Forty-Seventh Annual Report of the Interstate Commerce Commission*, Washington, 1933, p. 22.

Una vez instrumentada la ley, la autoridad del ICC se vio cuestionada y en múltiples ocasiones las controversias llegaron a la Suprema Corte, donde finalmente se dictaminó en favor de la ICC invistiéndola con la autoridad para vigilar, e incluso supervisar, a las empresas ferroviarias sindicadas.³⁸

En consecuencia, muchos trámites que no se habían efectuado durante la Gran Depresión, y que habían quedado pendientes, se cumplieron después de la decisión de la Suprema Corte en 1944. Un precedente fue el de la Western Pacific, cuyo enfrentamiento con la ICC se extendió por nueve años y cuya sentencia fue a favor de esta última en 1943.³⁹

Resulta obvio que el gobierno de Estados Unidos ha influido en la industria de los ferrocarriles; de hecho, la ha dominado desde sus inicios en el siglo XIX, incluso en sus políticas y operaciones más cotidianas a lo largo del siglo XX.

Durante sus primeros momentos tanto el gobierno federal como los gobiernos estatales subsidiaron la construcción de los ferrocarriles para asegurar el desarrollo de las líneas regionales y transcontinentales y controlar sus rutas. De hecho, la discusión pública en torno a los ferrocarriles tuvo una dimensión política *relevante* dado su potencial para influir en el desarrollo económico regional.

No obstante, el interés del gobierno federal fue más allá de eso pues la ICC, además de supervisar ostensiblemente los abusos en esta industria, logró hacer converger los intereses de los ferrocarriles y sus administradores (e incluso de los fideicomisarios) con los del gobierno, y en ese proceso dejó poco clara su función, poniendo en peligro su integridad.

Para los propósitos de nuestro trabajo debemos reconocer que con el tiempo los empresarios ferrocarrileros se percataron de las posibilidades para establecer sus propias agendas con el gobierno. La razón de esto consistió en que el gobierno tenía mucho que perder si esa industria fracasaba.

³⁸ "Year for Ruling: Completion of Four Major Reorganization Make 1944 an Eventful Period. Section 77 is Facilitated by Court Ruling", *Business Week*, 16 de diciembre de 1944, p. 66.

³⁹ "Rails Milestone: Western Pacific, when it Emerged from Reorganizations, Helped to Settle Some Major Point Under Section 77", *Business Week*, 13 de enero de 1945.

Excepción hecha de la nacionalización de la industria, durante la primera guerra mundial, ésta recibió un apoyo único de parte del gobierno federal e incluso oportunamente.

El trabajo de los inmigrantes mexicanos en los ferrocarriles de Estados Unidos

En la petición de 1941-1942 para contratar trabajadores mexicanos que se desempeñaran en el mantenimiento de vías, la Southern Pacific citó de manera explícita para su justificación las prácticas añejas de contratar "mexicanos". Esto implicaba que dicha contratación había satisfecho sus requerimientos de fuerza de trabajo no calificada en el pasado, y que en ese momento podría ser, una vez más, fuente inmejorable de peones de vía.

En efecto, después de la llegada de los primeros trabajadores a Estados Unidos, braceros para los ferrocarriles, la Southern Pacific les envió un mensaje a través del encargado de la raya B.R. Martínez, en ese sentido.⁴⁰

Un comentario tan ligero como el citado falsea la enorme significancia histórica del trabajo desarrollado por los inmigrantes mexicanos en la construcción y mantenimiento de los ferrocarriles de la Southwest y la Midwest.

Y, sin embargo, la historia de los trabajadores mexicanos en los ferrocarriles de Estados Unidos permanece relativamente inexplorada. Una posible explicación para ello puede ser que esta industria dejó de ser fundamental para la vida del país vecino del norte y, de hecho, la razón por la cual no ha recibido la atención que merece es el declive que experimentaron los ferrocarriles—que es anterior al surgimiento de las investigaciones sobre la inmigración mexicana—durante 1970 y 1980.

En cualquier caso, el trabajo inmigrante contratado para la industria ferrocarrilera de Estados Unidos, en particular el

⁴⁰ "Historical Data in Connection with Employment of Mexican National Laborers Imported from Mexico". Archivo Histórico de la Southern Pacific, Archivos Internos, agosto de 1950. En adelante "Historical Data".

de los trabajadores mexicanos, merece su inclusión en nuestro trabajo de investigación sobre el Programa Bracero Ferroviario. Después de todo, éste fue el precedente histórico que allanó el camino para el reclutamiento de trabajadores ferrocarrileros mexicanos durante la segunda guerra mundial.

Los trabajadores inmigrantes en los ferrocarriles

La industria ferroviaria de Estados Unidos muy pronto descubrió que el reclutamiento sistemático de trabajadores inmigrantes para el tendido de vías, así como para su posterior mantenimiento, constituía una fuente de trabajo abierta eficiente (en términos de costo) y más controlable.

Los primeros ferrocarriles de la costa este, como los de Baltimore, Ohio y Pensilvania, que iniciaron tendido de vías a gran escala durante las décadas de los treinta y cuarenta del siglo pasado, contrataron trabajadores de la construcción de las áreas habitadas por inmigrantes irlandeses y alemanes, cerca de sus instalaciones en Nueva York, Filadelfia y Boston. De hecho, en la medida en que sus líneas avanzaban hacia el noroeste, las compañías trataban de mantener a esos trabajadores sin dejar de contratar más a lo largo del camino.

Esto no resultó ser una tarea fácil, ya que el tendido de vías se hizo en zonas poco pobladas en donde muchos de los trabajadores abandonaron el trabajo para quedarse en las granjas.

Cabe señalar que durante el siglo XIX el trabajo en las vías, que implicaba allanar el terreno y tender rieles, se encontraba entre uno de los menos prestigiados, más peligrosos y demandantes de trabajo no calificado. Más aún, los dueños de las empresas se percataron de que los trabajadores potenciales escaseaban en la medida en que las vías se alejaban de las zonas pobladas. Frente a esta situación, una opción fue la contratación temporal de trabajadores.

Como ya se mencionó, los irlandeses y alemanes constituyeron las primeras oleadas de trabajadores inmigrantes en el tendido de vías. Para el caso de los irlandeses, éstos trabajaron sobre todo en las rutas de Nueva Inglaterra que se ten-

dieron durante la primera mitad del siglo XIX. Para las rutas del oeste medio, también se contrataron trabajadores irlandeses y alemanes, reclutados por lo general en las ciudades de la costa este para luego ser transportados a los sitios de trabajo.

Por ejemplo, Roswell Mason, que estaba al servicio de la Illinois Central, inició sin éxito una campaña de reclutamiento en el mes de junio de 1852, en las zonas a las que la compañía servía. Mason no pudo "seducir" a los trabajadores no calificados, algunos de ellos inmigrantes, ya que se encontraban trabajando. Así pues, Mason contrató a la Irish Emigrant Society de Nueva York y arregló los servicios de un grupo grande de inmigrantes irlandeses, junto con mil quinientos alemanes, para transportarlos a las áreas de trabajo en Illinois.

Sin embargo, la ausencia de contratos formales o de compromisos por escrito, condiciones de trabajo atroces, así como las nulas oportunidades para conseguir empleo mejor remunerado en la agricultura local, dificultó la permanencia de los trabajadores en la Illinois Central. En respuesta, la empresa trató de intimidar a los trabajadores para que se quedaran, reteniendo los salarios, acción a la que los trabajadores respondieron con violencia, como era de esperarse.⁴¹ En el curso de esa confrontación, igual que en subsecuentes huelgas, varias compañías llegaron a considerar a los trabajadores irlandeses como indeseables por ser conflictivos.⁴²

Antes de la guerra civil los ferrocarriles del sur dependían de trabajadores afroamericanos para todo; aunque al principio se "alquilaban" los esclavos que estaban al servicio de las granjas locales para los trabajos menos especializados y prestigiosos, conforme la agricultura sureña se hacía más lucrativa y los granjeros se rehusaban a "alquilar" a sus esclavos, las compañías sureñas percibieron que les resultaba más económico comprar a sus propios esclavos.

⁴¹ David L. Lightner, "Construction Labor on the Illinois Central", *Illinois State Historical Society Journal*, LXVI, 1973, pp. 285-286.

⁴² Malcolm Clark Jr., "The Bigot Disclosed: 90 Years of Nativism", *Oregon Historical Quarterly*, LXXV, 1974, p. 123.

Así por ejemplo, el South Carolina Railroad, el Nashville and Chatanooga y el Montgomery and West decidieron que, a pesar de los gastos y compromisos administrativos que implicaba ocupar sus propios esclavos, era su mejor opción. Al término de la guerra civil los dueños de las empresas contrataron por lo general esclavos liberados para los trabajos no calificados; pero los encontraron poco satisfactorios, ya que parecían incapaces de sentar cabeza y ponerse a trabajar por un salario. No cabe duda de que existió una gran insensibilidad por parte de los administradores.

Sin embargo, hacia 1880 los trabajadores afroamericanos se encontraban trabajando codo con codo con los excombatientes confederados, y predominaban en los puestos de peones de vía, así como en otras áreas de trabajo no calificado.⁴³

La construcción del ferrocarril de la Florida East Coast Railway a principios del siglo XX nos muestra otra estrategia. Al no encontrar suficiente fuerza de trabajo afroamericana, la directiva enfrentó el asunto reclutando peones de vía de entre los inmigrantes italianos de la parte noreste. En este caso, los empresarios tomaron ventaja del sistema tradicional italiano de contratación mediante el *padrone* (tramitador de empleos). Este *padrone*, que en múltiples ocasiones hacía las veces de banquero y prestamista, actuaba básicamente como un intermediario que se encargaba de buscar posibles trabajadores, a los que contrataba para luego trasladarlos a los lugares de trabajo y, de vez en cuando, les proveía de vivienda y alimentación.

Por su parte, a los trabajadores se les requería desarrollar las actividades estipuladas en el contrato, así como pagarle al *padrone* una *bossatura* o propina por los servicios prestados. Los abusos en este sistema fueron comunes debido a que no existía ningún tipo de legislación que evitara falsas promesas, garantizara condiciones mínimas de vida y de trabajo o limitara el poder de los supervisores, de los *padrones* o de los cabos de cuadrilla.

⁴³ John Stover, *The Railroads of the South, 1865-1900*, Chapel Hill, University of North Carolina Press, 1955.

El sistema de *padrone*, adaptado al reclutamiento de fuerza de trabajo, resultó muy conveniente para la industria del ferrocarril ya que el peso de la contratación y la supervisión lo asumió el *padrone*, mientras que su financiamiento estaba asegurado por los trabajadores, por medio de la *bossatura*.⁴⁴

El tendido de vías que se aceleró, al oeste del Mississippi, después de la guerra civil, como parte del esfuerzo nacional para construir una línea férrea transcontinental, estuvo caracterizado por la escasez de fuerza de trabajo no calificada. Razón por la cual las empresas desarrollaron acciones de contratación a gran escala para obtener trabajadores.

Como un experimento, Charles W. Crocker, directivo de la Central Pacific, trasladó cincuenta inmigrantes chinos de California al noroeste para integrarlos a las cuadrillas de trabajo. Esto lo dejó tan complacido que la empresa instituyó el reclutamiento directo en China.

Al poco tiempo la compañía se encontraba importando inmigrantes directamente en Cantón. Más de seis mil hombres chinos estaban en la lista de raya.⁴⁵ Estas prácticas alcanzaron un estatus legal con la promulgación de la Burlingame Treaty de 1868 que estipulaba la libre y recíproca inmigración entre Estados Unidos y China. Fuertemente cuestionada por todo mundo, excepto por los dueños de ferrocarriles, la Burlingame Treaty legalizaba la contratación de trabajadores chinos, e introduciría un capítulo trágico en la historia de la inmigración china a Estados Unidos.⁴⁶

Aunque el trabajo de vía que desempeñaban los trabajadores chinos estaba muy cercano a la servidumbre, éstos se encargaron de dinamitar la Sierra Nevada para abrirle paso al Central Pacific y éste se encontrara con el Union Pacific en Promontory, Utah, en 1869. Trabajando de sol a sol, durante verano e invierno, seis días a la semana, los trabajadores chinos fueron víctimas de múltiples abusos; condiciones de tra-

⁴⁴ George E. Pozzetta, "A Padrone Looks at Florida: Labor Recruitment and the Florida East Coast Railway", *Florida Historical Quarterly*, LIV, 1975, pp. 74-84.

⁴⁵ George Kraus, "Chinese Laborers and the Construction of the Central Pacific", *Utah Historical Quarterly*, XXXVII, 1969, pp. 42-44.

⁴⁶ Clark, *op. cit.*, p. 123.

bajo pésimas y malos climas causaron la muerte de muchos peones de vía chinos.⁴⁷

De cualquier manera, los trabajadores tenían pocas opciones. A todos ellos, aproximadamente entre doce mil y catorce mil, los contrataron para culminar la porción transcontinental del Central Pacific. Posteriormente los contrataron durante 1870 para construir el Northern Pacific cerca de Portland, Oregon.

Lo mismo hizo Collis Huntington en la construcción del Southern Pacific que iba desde el sur de San Francisco, cruzando en dirección este a través de los desiertos de Arizona y Nuevo México, para llegar a El Paso, Texas, en 1881.

En la costa oeste algunas compañías también reclutaron trabajadores inmigrantes chinos para luego transportarlos a zonas de trabajo en Tennessee y Alabama. Por supuesto, las empresas se encontraban muy satisfechas con el trabajo de estos hombres pues trabajaban duro, eran dóciles y relativamente baratos.

Por una variedad de razones los inmigrantes chinos no se integraron a la cultura hegemónica de la sociedad estadounidense. Este aislamiento, exacerbado por otros factores inherentes a Estados Unidos, particularmente en California, fue la leña que avivó el fuego de un diálogo nacional, de carácter racista y xenofóbico, que culminó con una Ley de Exclusión (Exclusion Act) en 1882 y otra en 1884.

La consecuencia de tal legislación, cualesquiera que hayan sido sus bases, fue prohibir la inmigración de trabajadores chinos a Estados Unidos. Aunque muchos de ellos lo siguieron haciendo de manera ilegal a través de la frontera con México, con esta ley se eliminó una fuente importantísima de fuerza de trabajo no calificada.

La opción de los empresarios ferrocarrileros del suroeste fue dirigirse hacia otro grupo de inmigrantes. En el sur de California los inmigrantes japoneses sustituyeron a los chinos.⁴⁸ Algunas empresas en el este de Texas reclutaron afroame-

⁴⁷ Kraus, *op. cit.*, pp. 47-49.

⁴⁸ James H. Ducker, *Men of the Steel Rails: Workers on the Atchison, Topeka and the Santa Fe Railroad, 1869-1900*, Lincoln, University of Nebraska Press, 1983, p. 27. Los trabajadores japoneses también sustituyeron a los trabajadores de origen indígena estadounidense (del pueblo mojave) en el sur de California.

ricanos de muy al sur para trabajar en las líneas que iban hacia Texarkana, cerca de Arkansas. Otras, en Nuevo México, llevaron inmigrantes italianos y griegos desde las ciudades de la costa este,⁴⁹ sólo para encontrar que eran difíciles de controlar.

De acuerdo con los administradores de las empresas, los italianos eran propensos a reñir, a menos que fueran del mismo pueblo en Italia, mientras que los griegos estaban siempre dispuestos a dejarse sobornar, lo cual contribuía a romper con la disciplina de las cuadrillas. En cuanto a los trabajadores japoneses, algunos maestros de vía en California consideraron que la solidaridad entre éstos era una limitación, ya que si despedían a un trabajador, el resto de ellos renunciaría como protesta.

Por otra parte, los requerimientos y condiciones del trabajo en las vías cambiaban conforme la industria iba creciendo y madurando. Los primeros peones de vía, como ya se ha señalado, allanaban el terreno para luego tender los rieles y avanzar hacia la siguiente sección de vía. Muchas de las primeras líneas se construyeron de prisa, con casi nada de ingeniería y generalmente con materiales de muy baja calidad. Al principio los empresarios no cayeron en la cuenta de que las vías requerirían de mucho trabajo de mantenimiento regular, por lo que muy pronto tuvieron que recontratar ex-peones de vía para reparar las vías en malas condiciones. En la medida en que las compañías se estabilizaban, muchas instalaron departamentos de mantenimiento de vías para supervisarlas.⁵⁰

El mantenimiento de vías implicaba la misma necesidad de fuerza laboral que la construcción y, a pesar de que se trataba de un trabajo con mayor estabilidad, era al mismo tiempo muy mal pagado y el menos deseado en el sector ferrocarrilero. Por otro lado, esta actividad seguía siendo insegura (durante sus inicios, aquellos trabajadores que se herían o, más aún, que morían, no tenían derecho a ninguna compensación) y no ofrecía ninguna posibilidad de movilidad

⁴⁹ *Ibid.*, p. 28.

⁵⁰ D. Hertel, *History of the Brotherhood of Maintenance of Way Employees*, Washington, Ransdell, 1955, p. 10.

laboral, pues los trabajadores permanecían asignados a una misma sección durante años. Para algunos, el trabajo era por temporadas o eventual y —quizás lo peor de todo— éste requería que los trabajadores vivieran en carros de ferrocarril de la compañía, cerca de las vías, lo que en general les resultaba caro; a ello había que sumar el hecho de que su equipamiento era malo y se encontraban muy aislados.

Tales condiciones laborales tan poco agradables atraían a trabajadores que no tenían muchas otras alternativas —los desempleados crónicos, inmigrantes y vagabundos.

Desafortunadamente, el mantenimiento de vías tendía a reforzar la posición de los trabajadores en lugar de mejorarla. El contacto con áreas habitadas era esporádico, no siempre amable y generalmente confirmaba el estereotipo negativo de los trabajadores ferroviarios, cualquiera que éste haya sido.

Como ningún otro tipo de trabajadores ferroviarios, los peones de vía eran muy despreciados.⁵¹ Una entrevista con un residente de Baja California que trabajó durante treinta años en la construcción del ferrocarril de la frontera, como peón de vía, confirmó lo anterior. Él recuerda que los habitantes de la zona les gritaban de forma despectiva “¡cholitos!” a los peones de vía en los años veinte.⁵²

Los trabajadores mexicanos

Una vez terminado el ferrocarril intercontinental, las rutas del suroeste entrelazaron, con vías, desiertos y montañas de toda la región. Estos proyectos de construcción, ya para 1880 con grandes equipos, coincidieron con el incremento de la disponibilidad de trabajadores mexicanos en la frontera entre México y Estados Unidos.

De hecho, algunos jefes de construcción ya habían con-

⁵¹ W. Fred Cottrell, *The Railroader*, Stanford, Stanford University Press, 1943, pp. 51-55.

⁵² Entrevista a Crispín del Valle, viejo residente de Tecate, Baja California, y trabajador jubilado de los ferrocarriles. Don Crispín recuerda que cuando empezó a trabajar con los ferrocarriles en ese estado, durante los años veinte, como peón de vía en las cuadrillas de mantenimiento, se atrajo la crítica e incluso el desprecio de los habitantes de la localidad.

tratado trabajadores mexicanoestadunidenses de Nuevo México, California y Texas; sin embargo, la demanda excedía a la oferta.⁵³ Entonces, aunque para ese momento la frontera permanecía relativamente abierta, de tal forma que cualquiera que hubiera querido pasar para trabajar lo habría hecho sin muchas dificultades, la escasez de habitantes en las poblaciones fronterizas del lado mexicano no logró satisfacer la gran demanda de trabajadores no calificados.

Esto, sin embargo, no significa que no hubo movimientos migratorios hacia el norte, pues sabemos que, por ejemplo, los mineros sonorenses —incluso, quizá, el famoso Joaquín Murrieta— avanzaron hasta la parte norte del estado de California para “lavar” en los mantos de los ríos de ese estado en busca de oro, desde las décadas de los cuarenta y los cincuenta del siglo XIX.⁵⁴ También sabemos que algunos inmigrantes *fronterizos*, así como migrantes del interior, ya habían sido empleados a lo largo de las rutas del suroeste. Sin embargo, no hubo reclutamiento de trabajadores inmigrantes mexicanos hasta la década de los ochenta.

El trabajo en los ferrocarriles afectó de manera muy profunda el movimiento de los inmigrantes mexicanos al interior de Estados Unidos. Determinó los modos de colonización —totalmente distintos a los del suroeste—, hizo más accesibles las posibilidades de empleo en otras industrias e hizo más visible la presencia de grupos de trabajadores mexicanos en sectores amplios de la sociedad estadounidense.

Tal vez no resulte obvio, pero muchos de los barrios chicanos, en muchas de las ciudades a lo largo del suroeste y del oeste medio, tienen su origen en los asentamientos de trabajadores ferrocarrileros inmigrantes mexicanos.⁵⁵ Asimismo, muchos de los corridos chicanos de esas regiones revelan el impacto que tuvo el trabajo en la *traque*.⁵⁶ Pues, es

⁵³ Ducker, *op. cit.*, p. 27.

⁵⁴ Véase Rodolfo Acuña, *Occupied America: A History of Chicanos*, 2a. ed., Nueva York, Harper and Row, 1981.

⁵⁵ Véanse los estudios más recientes sobre las comunidades chicanas, como el de Mario García, *Desert Immigrant*, en referencia a El Paso; el libro de Alberto Camarillo acerca de Santa Bárbara, California, y el de Antonio Ríos Bustamante, que hace referencia a Los Ángeles.

⁵⁶ Véase Américo Paredes, *op. cit.* Este autor presenta un análisis valioso sobre

común para los mexicanoestadunidenses el hacer referencia a un tío o abuelo ferrocarrilero.

Podemos decir que el movimiento de los trabajadores mexicanos hacia el norte se desarrolló en tres fases, que de alguna manera se entrecruzan y se traslapan pero que pueden separarse para ayudarnos a analizar su importancia.

La primera fase se produjo entre 1870 y 1880, y dio cuenta del movimiento de los trabajadores mexicanos que iban del altiplano central hacia la región fronteriza con las cuadrillas de peones ferrocarrileros durante la construcción de los ferrocarriles en el norte de México.⁵⁷

El segundo momento, cuya importancia se localiza entre 1880 y 1890 y que irrumpe con el despuntar del siglo XX, se caracteriza por un reclutamiento masivo de trabajadores mexicanos —que generalmente ya habían emigrado a la frontera— por las compañías ferrocarrileras del suroeste como la Southern Pacific.⁵⁸

La tercera y última etapa, que se desarrolla casi a la par de la segunda, se caracteriza por los mexicanos que arriban al oeste medio y por un grupo menor que lo hace a los estados del este, como resultado de la migración.

La construcción de los ferrocarriles en México se dio con retraso respecto de otros países. La primera línea que conectó a la ciudad de México con Veracruz fue inaugurada en 1837, por un consorcio mexicano, no sin muchas dificultades, por lo que su culminación se extendió hasta 1882 con inversión británica.

No obstante que Porfirio Díaz reconoció la importancia de ese moderno sistema de transporte para el progreso de la

la importancia de los corridos para los mexicanoestadunidenses, así como para los inmigrantes mexicanos.

⁵⁷ A pesar de que tenemos múltiples referencias respecto de este movimiento de trabajadores mexicanos hacia los mercados de la frontera norte, entre México y Estados Unidos, aún no contamos con los documentos que nos permitan cuantificar y describir esa migración.

⁵⁸ Ésta es la etapa más estudiada y reconocida del empleo de mexicanos en los ferrocarriles de Estados Unidos. De hecho, los trabajadores mexicanos pueden ser considerados como el pivote para la construcción de los ferrocarriles del suroeste que sentaron las bases para que más adelante se desarrollaran otros sectores, como la minería y la agricultura.

economía mexicana, y después de vanos intentos por fomentar la construcción de líneas locales y regionales a través del subsidio a los estados, llegó exactamente a la misma estrategia de Benito Juárez para terminar el ferrocarril de Veracruz, al recurrir a la inversión y asistencia técnica extranjeras.

El plan maestro de Díaz contemplaba una red de ferrocarriles que se construiría de este a oeste para conectar los puertos mexicanos con el centro del país y otros con el norte y el sur para incorporarse a la expansión de la economía de América del Norte. El Ferrocarril Central de México, que estuvo financiado por capital de Nueva Inglaterra, completó la ruta que unía a la ciudad de México con El Paso, Texas, en solamente cuatro años. Esta línea, junto con el Ferrocarril Nacional de México a Laredo y el Ferrocarril de Sonora entre Guaymas y Nogales, en poco tiempo constituyó la base de un sistema de transporte rápido y eficiente en la parte norte de México.⁵⁹

El establecimiento de este sistema de transporte a finales del siglo XIX provocó una transformación real de la economía y la sociedad mexicanas del norte. Algunos investigadores consideran que este desarrollo incrementó considerablemente el descontento en la región, el cual impulsó la Revolución Mexicana. Más aún, las minas y otras industrias tuvieron en ese momento una forma de transporte para embarcar sus mercancías a la ciudad de México o a Estados Unidos.

Como quiera que haya sido, el efecto sobre la movilidad de la gente fue extraordinario. La migración tomó dos formas. Primero, en la medida en que las vías pasaron a través de áreas desérticas, despobladas y ásperas, los constructores de los ferrocarriles no tuvieron más alternativa que reclutar y transportar a los trabajadores desde el centro de México. Muchos de ellos jamás regresarían a su lugar de origen.⁶⁰

Segundo, las líneas que estaban terminadas proporcionaban trabajo por temporadas de mantenimiento para aquellos que residían en la meseta central y que podían utilizar el tra-

⁵⁹ Véase Matt Meir, *The Course of Mexican History*, Nueva York, Oxford University Press, 1990.

⁶⁰ Victor Clark, "Mexican Labor in the United States", *Bulletin of the Bureau of Labor*, XVII, 1908, p. 473.

bajo como una estrategia económica para llegar a la frontera. Esto es, como una especie de clase media migrante con fondos a su disposición que podía adquirir su pasaje a Ciudad Juárez.

Desafortunadamente, el documento que describe y cuantifica esta migración hacia el norte permanece extraviado,⁶¹ no obstante, sí podemos señalar algunos puntos. Un aspecto constante en los contratos que se establecieron entre los trabajadores no calificados y los dueños de las empresas fue el transporte gratuito de regreso al punto original de contratación, una vez terminado el trabajo. Sin embargo, Victor Clark señala que para 1907 muy pocos trabajadores hicieron uso de los pasajes de regreso, quizá porque optaron por quedarse en la frontera.

En efecto, a decir de uno de los oficiales de la National Railways, la mayoría de los peones de vía, de un contingente de mil quinientos, decidieron quedarse en el norte y abandonar sus empleos. Así pues, las compañías se vieron obligadas a contratar agencias de trabajo en la ciudad de México, cuyos enganchadores con mucha facilidad encontraban en las zonas rurales trabajadores dispuestos a irse al norte, con los que cubrían la demanda de traqueros.⁶²

La demanda de trabajadores no calificados coincidió con el acelerado deterioro de la situación de los campesinos en México. El proyecto porfirista, de colonizar las zonas rurales poco pobladas con inmigración de extranjeros, se estaba alcanzando al costo de la desintegración de la sociedad rural. Esto es, se incrementó el número de campesinos empleados en las haciendas cuyos salarios y condiciones de vida decayeron. El trabajador promedio tenía poco que perder al aceptar las labores en las vías del norte.⁶³

La creciente diferencia entre los salarios del norte y del

⁶¹ John Coatsworth hace referencia a estos documentos, cuando el Archivo General de la Nación se encontraba todavía en el centro de la ciudad de México. Sin embargo, dichos documentos no han sido todavía encontrados en el edificio que actualmente alberga al AGN, antigua prisión de Lecumberri.

⁶² Clark, art. cit., p. 470.

⁶³ La literatura en torno a la desintegración de las haciendas durante el porfiriato ilustra la posición cada vez más difícil en la que se encontraban los trabajadores mexicanos.

centro de México acicateó, como ninguna otra cosa, la migración hacia el norte. Para 1909, la mayoría de los trabajadores en el interior ganaba entre .20 y .25 dólares al día, mientras que un trabajador común en Ciudad Juárez ganaba .75 dólares. Si consideramos que la inflación durante el porfiriato incrementaba los precios al doble, mientras que los salarios permanecían iguales, no resulta difícil adivinar por qué los trabajadores eligieron la incertidumbre de la migración al norte frente a la certidumbre de la desintegración de su modo de vida en el campo.

El Ferrocarril Central de México condujo, probablemente, a la mayoría de los mexicanos hacia el norte durante el porfiriato; fue el primero en trasladar trabajadores ferrocarrileros y también en iniciar el transporte de pasajeros. Cualquiera que haya llegado a El Paso en 1910 recuerda que el pasaje no era nada caro en el Ferrocarril Central. Sin embargo, el costo del boleto era de entre diez y quince centavos de dólar, por lo que seguramente los migrantes de la clase media o los campesinos que se encontraban bien ubicados eran los únicos que podían viajar sin trabajar.

Ahora bien, en los ferrocarriles de Estados Unidos se vio con buenos ojos la llegada de trabajadores ferrocarrileros mexicanos con experiencia a la región fronteriza de El Paso-Ciudad Juárez, ya que representaban una solución ideal a sus necesidades. De manera simultánea, y en parte por la llegada del Southern Pacific desde California en 1881, El Paso se transformó en un centro ferrocarrilero muy importante que sirvió como almacén para muchas industrias del suroeste.

A estas alturas se inicia la segunda fase —a la que ya hicimos mención— de la migración de los trabajadores ferrocarrileros para emplearse en el suroeste de Estados Unidos. Más aún, aunque la mayor parte de los trabajadores mexicanos, en números absolutos, fue contratado para labores agrícolas de esa zona, lo cierto es que la parte sustancial de esos emigrantes al final del siglo XIX la conformaron las cuadrillas de ferrocarrileros del suroeste.⁶⁴

⁶⁴ Vernon Briggs, Walter Fogel y Fred H. Schmidt, *The Chicano Worker*, Austin, University of Texas Press, 1977.

En efecto, McWilliams estima que desde 1900 hasta 1940, entre 60 y 90 por ciento de las secciones y obreros de dieciocho compañías ferrocarrileras eran mexicanos.⁶⁵ Más específicamente, para 1900, los mexicanos constituían el 15.1, 35.5 y 14.6 por ciento de las cuadrillas en Nuevo México, Arizona y Texas respectivamente. Veinte años después los porcentajes se incrementaron a: 32, 81 y 48 por ciento.⁶⁶

Además de restringir la inmigración de trabajadores chinos, la Ley de Exclusión de 1880 prohibió la contratación de fuerza de trabajo extranjera dado que bajo ese acuerdo se facilitó el empleo de migrantes asiáticos.⁶⁷ Si bien el arreglo al que se había llegado con los trabajadores chinos le venía bien a las compañías ferrocarrileras, éstas tropezaron con muchas dificultades para continuar sus planes de contratar otros emigrantes a una escala masiva, pues muchos otros inmigrantes sin capacitación (italianos y polacos, por ejemplo) vivían demasiado lejos, en la costa este, o eran considerados poco satisfactorios.⁶⁸

Así pues, la presencia en la frontera de un gran número de trabajadores mexicanos desempleados, sin capacitación y con pocos recursos, dispuestos a trabajar por salarios raquíticos (que por otro lado eran más altos de lo que podían ser en México), hizo posible para las compañías seguir con una estrategia de contratación de trabajo que no fue sino una variante de la que hasta ese momento habían seguido.

Como los mexicanos se encontraban tan cerca de las oficinas de contratación de las compañías en El Paso, esto les permitió violar la ley que prohibía la contratación de trabajadores extranjeros. Hacia 1890 era una práctica común para los reclutadores en El Paso buscar trabajadores en Ciudad Juárez y asignarles secciones de vías lejanas.

⁶⁵ Carey McWilliams, *North from Mexico*, Nueva York, Greenwood Press, 1968, p. 186.

⁶⁶ Roden Fuller, "Occupations of the Mexican-Born Populations of Texas, New Mexico, and Arizona, 1900-1920", *Journal of the American Statistical Association*, XXIII, 1928, p. 67.

⁶⁷ Robert Divine, *The History of American Immigration Policy*, New Haven, Yale University Press, 1957.

⁶⁸ Clark, art. cit., pp. 477-478.

Esta política se continuó hasta la década de los años veinte. La Southern Pacific contrató en primer lugar mexicanos en El Paso para sus líneas en California en 1893 y, para 1900, en la lista de raya figuraban cuatro mil quinientos de éstos trabajadores. En este sentido Carey McWilliams señala que para 1906 esa misma compañía llevaba cada semana hacia California de dos a tres furgones con mexicanos. De hecho, la sección de Los Ángeles que hoy día se conoce como Watts se llamó originalmente Tajuata y fue fundada hacia 1905 como una colonia de trabajadores ferrocarrileros mexicanos.⁶⁹

Este grupo de "cholos", como se les llamaba, también llegó en la década de los noventa del siglo pasado a Santa Bárbara, poblado al norte de Los Ángeles, para el trabajo de vías, y con ellos creció la colonia de mexicanos que protagonizaría el conflicto México-Estados Unidos. Aunque la mayoría de ellos vivía al norte de la ciudad en campamentos de viviendas temporales construidas con los carros de ferrocarril, poco a poco se fueron integrando a las cuadrillas del trabajo permanente de mantenimiento de vías y, más tarde, a otros oficios en la ciudad. Los primeros trabajadores que vivieron en dichos campamentos ganaban entre 1.50 y 1.75 dólares al día, aunque por utilizar la vivienda proporcionada por la compañía se les deducían 5.25 dólares a la semana por concepto de alojamiento y pensión.

Debido a esto, no resulta sorprendente que los peones de vía abandonaran el trabajo para irse a la ciudad cuando les era posible, formando así lo que podríamos denominar el barrio bajo del este, cercano al área de carga. La llegada de estos trabajadores a Santa Bárbara coincidió y contribuyó al *boom* económico de esa ciudad al comenzar el siglo XX; lo que más tarde estimularía el turismo en la costa.

Posteriormente transfirieron a los trabajadores a la construcción del ferrocarril de la costa que conectaría al sur de California con San Francisco. Más tarde, algunos de ellos serían contratados para la construcción del Sistema Eléctrico

⁶⁹ McWilliams, *op. cit.*, p. 169.

Interurbano del Pacífico, es decir, del sistema metropolitano de Los Ángeles.⁷⁰

Otra población al este de Los Ángeles, San Bernardino, también fue fundada por trabajadores ferrocarrileros no calificados a finales del siglo XIX. Fundada en un principio como una ciudad mormona en la década de los sesenta, no prosperó hasta la llegada de los ferrocarriles Atchison, Topeka and Santa Fe en los años ochenta, cuando construyeron ahí sus áreas e instalaciones de mantenimiento. Las empresas contrataron trabajadores mexicanos para el cuidado de sus áreas, y de hecho desarrollaron la zona contigua como una colonia. Hacia 1900 San Bernardino poseía una colonia conocida como Cholos Heights.

Es obvio que esa dispersión de los trabajadores, respecto de su punto de ingreso al país, requería organización. En este punto haremos referencia al tamaño de la red de los contratistas de trabajo que tenían su base en El Paso y que cubrían las necesidades de la industria en el suroeste, fundamentalmente la ferrocarrilera y, en menor medida, la minera.

Algunos de estos sujetos eran contratistas independientes, que respondían a diversos empleadores, mientras que otros trabajaban para una sola empresa. Normalmente se cubrían las cuotas en la zona de El Paso-Ciudad Juárez, pero era frecuente que los enganchadores se desplazaran al interior de México para completar los equipos de trabajo. El contrato entre reclutados y enganchadores los unía estrechamente, pues el enganchador obtenía su ganancia al vender el trabajo contratado y entregar los trabajadores a sus patrones.⁷¹

La contratación de fuerza de trabajo inmigrante, como hemos de recordar, estaba prohibida con base en la legislación emitida en 1880, la cual, aunque era una medida que estaba dirigida a los inmigrantes chinos, afectaba a todos los trabajadores inmigrantes. Aunque algunos contratistas fue-

⁷⁰ Charles Wollenberg, "Working on *El Traque*", en Norris Hundley (ed.), *The Chicano*, Santa Bárbara, California, Clío Books, 1975.

⁷¹ Véase García, *op. cit.*, cap. IV.

ron arrestados en El Paso por violar dicha ley —como Carey McWilliams señala—, ésta se diluía en la frontera.

La culminación de las obras del Southern Pacific y, posteriormente, las del Ferrocarril Central estimularon la expansión de una industria significativa y de una comunidad financiera, lo que vino a sentar las bases de una economía local próspera, demandante de fuerza de trabajo no calificada cercana que le permitiera sostener su crecimiento. La corriente de inmigrantes que seguían llegando continuamente desde Ciudad Juárez se impuso al cumplimiento de las leyes de exclusión.

El estudio de García sobre la comunidad mexicana en El Paso en los albores de este siglo nos permite apreciar las operaciones de reclutamiento de trabajo como una actividad importante en la vida de la ciudad, para luego girar en torno a las compañías ferrocarrileras y sus intereses. Por ejemplo, la firma Murray & Reedy, que se localizaba muy cerca de la frontera, reclutó mil trabajadores por medio de un anuncio en el periódico, prometiendo un pago de dos dólares al día, más transportación gratuita.

No obstante, otras empresas como Zárate y Ávila, Hanlin Supply Company y Home Supply Company colaboraron exclusivamente con Southern Pacific y Santa Fe ofreciendo un salario de un dólar por día. En 1911, la Comisión Dillingham reportó que entre julio de 1908 y febrero de 1909 cinco agencias reclutaron y entregaron dieciséis mil cuatrocientos setenta y un inmigrantes mexicanos a diversas empresas ferroviarias.⁷²

Por otro lado, García hace mención del trastorno que provocó la Revolución Mexicana en el reclutamiento de fuerza de trabajo en El Paso. En efecto, a pesar de la disponibilidad de rutas de trabajo bien pagado, así como de campañas agresivas de contratación de personal no calificado, no se pudieron cubrir los pedidos que solicitaban más ferrocarrileros. Así, para 1911 el arribo de trabajadores disminuyó considerablemente a causa de la actividad revolucionaria

⁷² *Ibid.*, pp. 54-55.

que paralizó el servicio de los ferrocarriles en la parte norte del territorio mexicano.

Un enganchador reportó que sólo pudo encontrar quinientos nueve solicitantes para una orden de quinientos trabajadores y al momento en que el Ferrocarril Central de México hizo su recuento de operaciones se encontró que el primer ferrocarril transportó mil prospectos. El diario local de El Paso reportó que los trenes subsecuentes transportaron alrededor de trescientos.

Las compañías ferrocarrileras del suroeste tuvieron dificultades para retener a sus trabajadores, razón por la cual el proceso de reclutamiento era permanente. No era sólo que las condiciones de trabajo y de vida estaban por debajo de lo deseable, sino que la paga era baja e incluso lo era menor cuando a ésta se le deducían alojamiento y pensión. Las compañías mineras y los agricultores del suroeste por lo general contrataban a sus trabajadores temporales, con escasa capacitación, directamente de las cuadrillas de mantenimiento y tendido de vías, ofreciendo un trabajo más estable y mejores condiciones de pago. Aunque estas prácticas molestaron a más de un empresario ferrocarrilero, pues eran ellos quienes tenían que pagar a los enganchadores para que remplazaran a los trabajadores, lo cierto es que esas mismas compañías mineras y los agricultores eran los clientes más importantes de las empresas ferroviarias.

No resulta equivocado afirmar entonces que entre estas industrias se desarrolló una simbiosis, con base en la cual compartían los equipos de trabajo que se movilizaban a partir de los ferrocarriles, apoyando de esa manera su mutuo desarrollo. En efecto, sin los ferrocarriles para embarcar sus productos, los mineros y agricultores del suroeste no habrían tenido ninguna salida para los mismos.

Más allá del suroeste de Estados Unidos

Por lo menos para algunos trabajadores el empleo en los ferrocarriles significó la oportunidad de tener movilidad geográfica. Tal es el caso de los peones de vía, a los que se les

asignaba a una cuadrilla encargada de tender vías. El hecho de que el suroeste fuera una zona despoblada a principios de este siglo, significaba que el radio de acción para cada una de esas cuadrillas podía llegar a ser de 100 millas. Una vez que los trabajadores mexicanos terminaban en el distrito y con ello finalizaban su contrato, no resultó difícil que en múltiples ocasiones se trasladaran al siguiente distrito.

El ferrocarril Atchison, Topeka and Santa Fe —que fue el que contrató a más trabajadores mexicanos en El Paso— fue una compañía regional que introdujo sus rutas en Kansas, que en aquel entonces era un centro básico de distribución que alimentaba al suroeste, así como las zonas industriales del oeste medio y el este. Una de las colonias más antiguas y estables en el oeste medio se encuentra, de hecho, en Argentine, Kansas, cerca de los talleres del ferrocarril Santa Fe.⁷³

Otras rutas del oeste medio también comenzaron a contratar inmigrantes mexicanos directamente en la frontera (en El Paso) o bien a aquellos que se internaban más al norte del territorio estadounidense. Por eso, no es de extrañar que, al momento de estallar la segunda guerra mundial, el sur de Chicago ya contaba con una colonia importante de mexicanos.

Paul Taylor, quien en sus estudios pioneros de los años veinte explora las comunidades mexicanoestadunidenses del oeste medio, describe las experiencias de los inmigrantes mexicanos empleados en los ferrocarriles que llegaron a Chicago. En esta ciudad se encontraron en una mejor situación laboral, básicamente en la industria, en las plantas de acero y en las empacadoras de carne. Desde luego el trabajo no era más placentero, pero sí mejor.

En la actualidad, en el sur de Chicago es frecuente que los adultos descendientes de mexicanos trabajen en las mismas plantas que sus antepasados inmigrantes. Cuando se revisa su genealogía, ésta confluye en los mismos peones de vía y, aunque en no pocas ocasiones su conocimiento del español resulta limitado, su sentido de pertenencia e identificación con aquellos inmigrantes es firme.

⁷³ *Ibid.*, p. 63.

Otros trabajadores ferrocarrileros mexicanos se quedaron en Omaha, Nebraska, después de la construcción del Central Pacific, en las plantas empacadoras propiedad de la compañía Swift, una de las más grandes del país. Asimismo, aquellos que trabajaron para la New York Central se quedaron en Detroit, Michigan. Algunos obtuvieron empleo en las plantas automotrices, mientras que otros llegaron tan lejos como el estado de Washington.

Oregon y Washington fueron otros estados hasta los que llegaron trabajadores empleados en el ferrocarril. De hecho, los primeros inmigrantes de origen mexicano que se establecieron en el Valle de Yakima, en el estado de Washington, lo hicieron en 1907 en gran medida gracias al trabajo de vías. Así pues, para 1929 el porcentaje estimado de trabajadores mexicanos en las cuadrillas de peones de vía en nueve sistemas del noroeste era de 60 por ciento.⁷⁴

La experiencia de los inmigrantes mexicanos en esta última fase de trabajo en los ferrocarriles fue radicalmente distinta a la experimentada por sus compatriotas emigrantes en el sureste de Estado Unidos, ya que fue más cercana a la de los europeos. Esto es, los trabajadores mexicanos en el noroeste —a diferencia de sus compatriotas del suroeste, y de manera semejante a los emigrantes europeos— se encontraban muy lejos de sus lugares de origen; y aunque muchos de ellos regresaron a México, para vivir o de visita, el viaje no era tan accesible como lo fue para sus homólogos en el suroeste. Por otro lado, el abanico de posibilidades de empleo y de movilidad ascendente en el mercado diversificado de trabajo, en las ciudades industriales, era más amplio que en el suroeste.

Si, por ejemplo, uno elegía quedarse en Chicago y aceptaba un puesto de aprendiz en una planta acerera, podría, por lo menos en teoría, aprender otras habilidades más especializadas y mejores pagadas, que más tarde le permitirían acceder a otra posición en mejores condiciones.

Esto no habría podido ocurrir en el trabajo de mantenimiento de vías en las áreas rurales de Nuevo México o en las

⁷⁴ Gamboa, *op. cit.*, pp. 6-9 y 13.

minas de Arizona. Desafortunadamente, los inmigrantes mexicanos llegaron en muchos casos a ciudades cuya expansión industrial estaba en retroceso, por lo que su capacidad para absorberlos estaba muy limitada, al menos no con la misma intensidad con la que lo habían hecho con los inmigrantes europeos. No obstante, hay que hacer notar que los nietos de aquellos inmigrantes ocupados en la planta industrial en las décadas de los cincuenta y sesenta se encontraban entre los obreros mexicanoestadunidenses mejor pagados.

La integración de inmigrantes mexicanos a la industria del oeste medio y su enfrentamiento directo con la fuerza de trabajo industrial nos deja ver un aspecto muy importante de la reacción de la sociedad de Estados Unidos cuando los sindicatos dirigieron sus miradas hacia los inmigrantes mexicanos, pues éstos encontraron poca gente en el suroeste y una carencia de sindicatos.

Lo anterior tiene que ver con nuestra discusión general sobre el Programa Bracero durante la segunda guerra mundial, dado que el reclutamiento de trabajadores mexicanos se hizo cuando se tenía que aumentar o reemplazar a los trabajadores de mantenimiento de vías sindicalizados.

Antes del notable arribo de inmigrantes mexicanos a los centros industriales del oeste medio, durante la segunda guerra mundial, la mayoría de ellos se concentraba en los trabajos físicamente aislados, fuera de la vista de los sectores centrales de la sociedad y de toda posibilidad de organización laboral. Tal es el caso de los trabajadores en el mantenimiento de vías, las minas y el campo.

La mayoría de las movilizaciones de trabajadores mexicanos se efectuaron independientemente de las organizaciones sindicales importantes. Incluso, todas las clasificaciones de los ferrocarrileros en los años de la segunda guerra mundial estaban descartadas en los sindicatos. En especial las posiciones de mantenimiento de vías, así como otras clasificaciones de trabajos no calificados.

Así pues, el tema de los trabajadores inmigrantes mexicanos y su irrupción en el espacio de los sindicatos fuertes, en las grandes ciudades, no puede ser ignorado.

Las hermandades de ferrocarrileros: la crisis bélica como una oportunidad

Un aspecto singular e importante del Programa Bracero fue la presencia de sindicatos ferrocarrileros tanto en Estados Unidos como en México. El hecho de que un programa como éste se pudiera instituir adentrándose en ámbitos de los sindicatos rompe con la noción común que se tiene de los programas de contratación de trabajo temporal. Por ello, resulta pertinente preguntarse: ¿cuáles eran las condiciones de las hermandades durante el conflicto bélico?, ¿obtuvieron beneficios de éste?, ¿la prosperidad y beneficios que trajo la guerra llegaron hasta ellas?, ¿cuál fue su posición frente al Programa Bracero?

La Gran Depresión paralizó los esfuerzos de las hermandades ferrocarrileras para negociar mejores salarios o condiciones laborales —especialmente en posiciones de empleo no calificado como el mantenimiento de vías— y, de hecho, algunos vieron disminuir sus percepciones salariales con tal de no perder sus trabajos.

Muchos ferrocarrileros, entre los que se incluían mexicanos y mexicanoestadunidenses, perdieron sus trabajos en la medida en que, como ya vimos, las compañías se vieron forzadas a limitar sus operaciones. Por ello, no sorprende que fueran tensas las relaciones entre los dueños de las empresas ferrocarrileras y los sindicatos.

A medida que la segunda guerra mundial se abría paso, los trabajadores ferrocarrileros apenas sobrevivían con salarios negociados varios años antes y que ciertamente no eran adecuados para enfrentar la espiral inflacionaria de tiempos de guerra. De manera conservadora, el Departamento del Trabajo estimó una inflación de 21 por ciento para vivienda, 47 para alimentación y 31 para vestido.⁷⁵ Debido a la escasez de trabajo bien pagado y al alza de los costos, los tiempos eran propicios para que las hermandades de ferrocarrileros

⁷⁵ A.F. Whittney, *Wartime Wages and Railroad Labor*, Cleveland, Brotherhood of Railroad Trainmen, 1944, p. 3.

lanzaran, nuevamente, una campaña para incrementar los salarios en la industria. Por aquellos tiempos, los salarios de los trabajadores ferrocarrileros no calificados se encontraban entre los más bajos respecto del resto de la industria en Estados Unidos. Así pues, de la misma forma en que la empresa ferroviaria aprovechó el conflicto bélico para recuperarse y reagruparse, de esa misma forma lo hicieron los sindicatos.

Por fin un incremento salarial

A finales de 1942 los sindicatos ferrocarrileros demandaron formalmente de las compañías un incremento salarial. Pero como las negociaciones entre ambos no prosperaron se organizó un Comité de Emergencia que continuara con las pláticas. En éstas, las tres partes—compañías, hermandades y Comité de Emergencia—acordaron un incremento de ocho centavos por hora para todas y cada una de las posiciones en el trabajo.

No obstante la aprobación del acuerdo, éste fue bloqueado por Fred Vinson, director de la Economic Stabilization.⁷⁶ Como una reacción a esto se organizó un segundo Comité de Emergencia—acción sin precedentes— al que se le demandó negociara el mismo incremento. Este Comité logró su cometido pero, una vez más, Vinson lo rechazó.

Aunque se llevaron a cabo negociaciones *ad hoc* entre Vinson y los sindicatos, los dueños de las empresas ferrocarrileras y los sindicatos decidieron reunirse por su parte y entre ambos acordaron el incremento de los ocho centavos el 7 de agosto de 1943.⁷⁷

En cuanto al gobierno federal, éste complicó la discusión salarial entre sindicatos y compañías pues la mantuvo sin solución durante los meses finales de 1943. A pesar del ter-

⁷⁶ Esta oficina se estableció durante el tiempo que duró el conflicto bélico mundial y su propósito fue la búsqueda de alternativas para aprovechar los recursos disponibles sin provocar desajustes económicos.

⁷⁷ Beulah Amidon, "Trouble on the Railroads", *Survey Graphic*, XXXII, 1943, pp. 493-497.

cer intento de Vinson por vetar el incremento salarial, y su esfuerzo por minar un acuerdo legal, las compañías y los sindicatos firmaron, como ya se dijo, un acuerdo el 7 de agosto de 1943.

El National Railway Labor Panel sancionó el acuerdo como válido y lo ratificó.⁷⁸ Más aún, el propio Comité Financiero del Senado lo respaldó.

Algunos rumores corrieron en el sentido de que Roosevelt vacilaba en su postura prolaboral y que si la amenaza de huelga se materializaba el gobierno tenía planes para nacionalizar los ferrocarriles.

Durante el mes de enero de 1944 el gobierno operó los ferrocarriles por un periodo breve, hecho que tomó por sorpresa tanto a las compañías como a los sindicatos.⁷⁹

Esta lucha se resolvió a mediados de ese mismo año con un incremento salarial que se extendió a todos los trabajadores de la industria, incluyendo a los mexicanos temporaleros. El incremento se hizo retroactivo al 1º de enero de 1944.

Las hermandades

Dadas las circunstancias impuestas por la guerra, los sindicatos ferrocarrileros tuvieron que modificar sus actitudes respecto de las minorías étnicas. Estas organizaciones no se habían caracterizado por su equidad en su trato hacia dichas minorías, por lo que sus políticas, no poco discriminatorias, se vieron sometidas a una revisión cuidadosa.

Muy al inicio de los ferrocarriles del suroeste, e incluso a todo lo largo de la segunda guerra mundial, la mayoría de los afroamericanos trabajaban como fogoneros. Su trabajo consistía en alimentar los motores de las máquinas con carbón (*stoking the engines*), un trabajo sumamente pesado y con poca paga, hasta que la mecanización del proceso eliminó la mayor parte del esfuerzo físico.

⁷⁸ *Idem.*

⁷⁹ "Rail Seizure Eases the Strike Menace but Labor Ills Still Plague the Nation", *Business Week*, 3 de enero de 1944, pp. 44-46.

Con la segunda guerra mundial, fuera de los ferrocarriles se crearon más empleos lucrativos para los afroamericanos, por lo que McAdoo les concedió una homologación salarial con el propósito de mantener la planta laboral. Con esto, el puesto de fogonero pasó a ser una posición disputada incluso por los trabajadores blancos, lo que ocasionó que poco a poco desplazaran a los trabajadores negros para relegarlos a posiciones con salarios más bajos. Así, en plena segunda guerra mundial sólo quedaban algunos afroamericanos trabajando como fogoneros.

Para enero de 1942 los afroamericanos levantaron una demanda ante el Fair Employment Practices Committee (FEPC) —comité de guerra al que se le asignó la tarea de vigilar la discriminación racial de los blancos hacia los afroamericanos en las industrias de defensa—, de parte de las compañías ferrocarrileras del suroeste, en contra de la Hermandad de Maquinistas y Fogoneros, por conspirar y excluir a los trabajadores negros de los puestos mejor pagados en esa industria.⁸⁰

En 1943, el FEPC giró una orden en la que requería a las compañías ferrocarrileras del sureste para que promovieran a los afroamericanos en los puestos de fogoneros que estaban vacantes. No eran pocas las compañías que habían tenido empleados afroamericanos como fogoneros en años anteriores; no obstante, las promociones no llegaron, a pesar de que había documentación en la que se probaba la necesidad de más de un millar de fogoneros.⁸¹

Mucha de la discriminación racial se debió en gran medida a que las hermandades ferrocarrileras estaban constituidas por blancos, particularmente la de maquinistas y fogoneros. La mayoría de los líderes sindicales se percataron de la imposibilidad que enfrentaban los blancos para organizar de manera efectiva a los trabajadores afroamericanos.

Por otra parte, no se realizaron campañas de afiliación entre ese sector, razón por la cual los sindicatos ferrocarrileros

⁸⁰ Suzanne LaFollett, "Jim Crow and Casey Jones", *Nation*, CLV, 19 de diciembre de 1942, pp. 675-677.

⁸¹ "FEPC vs. the Railroads", *Time*, 27 de diciembre de 1942.

tenían una membresía de trabajadores negros muy pequeña, pero además, había muy poca sensibilidad para responsabilizarse por incrementar su presencia.

Los trabajadores afroamericanos fueron, de entre los ferrocarrileros, un grupo al que se le privó de sus derechos, a pesar de que en algunas ocasiones estaban presentes en acuerdos sindicales.

La Hermandad de los Camareros de los Coches Dormitorio (Brotherhood of Sleeping Car Porters) fue el primer sindicato en el que los afroamericanos predominaron y que, por cierto, durante la segunda guerra mundial sirvió como un catalítico en favor de todos los ferrocarrileros de ese grupo étnico. En 1942 el secretario general de esa organización amenazó con una marcha en Washington, con la participación de cien mil personas, para exigir iguales oportunidades de trabajo.

Para prevenir tal acción, Roosevelt dispuso que el FEPC se mantuviera alerta sobre las oportunidades de empleo para los trabajadores negros en las industrias de la defensa. Aunque el FEPC no tuvo la fuerza suficiente para cumplir con sus objetivos, ciertamente éste fue un primer paso para reconocer y ratificar las prácticas discriminatorias hacia las minorías étnicas en Estados Unidos. Y, en efecto, los problemas de discriminación que potencialmente surgieron fueron asumidos por el FEPC para su consideración.

Frente a la ausencia de una respuesta por parte de la Hermandad de Maquinistas y Fogoneros, los trabajadores afroamericanos del Sindicato de Camareros impulsaron un Comité Provisional para organizar a los fogoneros de color, quienes, curiosamente, recibieron apoyo del público en general.⁸²

En efecto, periódicos de una amplia gama de tendencias como *Time*, *Christian Century* y *Nation* hicieron comentarios sobre los tratos diferenciados a los trabajadores de color por parte del sindicato. Así, mientras los sindicatos ferrocarrileros exigían el derecho que tenían los trabajadores a un salario para una vida decente, a la vez enfrentaban los cargos por discriminación imputados por el FEPC.

⁸² LaFollette, art. cit., pp. 676-677.

La situación de la Hermandad de los Trabajadores de Mantenimiento de Vías no era mucho mejor. Fundada en 1887 como una organización fraternal por un grupo de trabajadores de mantenimiento de máquinas, estaba limitada a trabajadores blancos con por lo menos seis meses de experiencia; esta condición restringía en gran medida la membresía en una industria con mucha inestabilidad laboral y en la que, por lo demás, los trabajadores de vías eran no calificados y eventuales.

Aunque en un principio no se incluyó a los peones de vías, conforme la organización se iba perfilando en ese sentido, el secretario general del sindicato, John T. Wilson, se percató de la necesidad de organizar a los trabajadores blancos no calificados ocupados en labores de mantenimiento de vías, a pesar de que las empresas trataron de impedirlo. La razón era el temor de los empresarios a la fuerza potencial de la organización colectiva de un sindicato de trabajadores de mantenimiento de vías en el que se articularan los cabos de cuadrilla y los peones de vías.

Finalmente, en 1891 la convención del sindicato aprobó la membresía indiscriminada para trabajadores de vías, sin embargo, la decisión resultó un tanto tardía pues muchos de los miembros potenciales ya se habían incorporado a la organización rival American Railway Union, de Eugene V. Debs, que era un sindicato más democrático afiliado a la American Federal of Labor (AFL). Por cierto, la Hermandad de Trabajadores de Mantenimiento de vías se afilió a la AFL, pero esto no sucedió sino hasta 1900.

Ahora bien, resulta difícil pensar que se trata de una coincidencia el hecho de que desde 1917, en plena crisis causada por la primera guerra mundial, el sindicato consideró como apropiada la afiliación de trabajadores de vías afroamericanos.⁸³ Así, dado que la mayor parte de los trabajadores en el sur eran de origen afroamericano, su política resultaba absurda, por lo que finalmente el sindicato tuvo que reconocer la importancia de éstos para el mantenimiento de vías.

⁸³ Véase Hertel, *op. cit.*

Como ya se ha visto, el empleo de trabajadores mexicanos antes de la primera guerra mundial se dio en industrias que ya contaban con organización sindical: las minas y los ferrocarriles, así como las plantas acereras e industrias del ramo del oeste medio; sin embargo, la actitud de esas organizaciones, en el mejor de los casos, era ambivalente. Los patrones del suroeste y del oeste medio empleaban trabajadores mexicanos inmigrantes, reclutados en la frontera, como esquirolas para romper las huelgas, cuando esto les era posible. A esto debe agregarse que los inmigrantes mexicanos generalmente desconocían las condiciones laborales hasta que llegaban a la zona de trabajo casi sin recursos económicos y sin más alternativa que trabajar. Por esto, durante ese proceso se reforzaron los prejuicios que los sindicatos tenían en contra de los trabajadores mexicanos, cualquiera que éstos hayan sido.

Hacia 1919, John Lewis abogó abiertamente para que los trabajadores mexicanos inmigrantes fueran legalmente suspendidos y dejó ver con claridad que el asunto era de vital importancia tanto para los mineros nacionales, como para los ferrocarrileros. Así pues, no debe sorprender que la política de la AFL fuera la de prohibir la contratación de trabajadores ilegales inmigrantes mexicanos.

Como esta estrategia no fue efectiva para reducir la inmigración de trabajadores mexicanos, la AFL se acercó a la Confederación Regional Obrera Mexicana (CROM) a mediados de los años veinte con el propósito de establecer, con el gobierno de Calles, compromisos de cooperación para restringir voluntariamente la emigración desde México. Pero esto tampoco brindó los resultados esperados pues los trabajadores mexicanos seguían consiguiendo trabajo en Estados Unidos.⁸⁴

Después de este intento fallido, los trabajadores estadounidenses organizados buscaron restricciones legales para la inmigración de mexicanos y así enfrentar el desafío que representaban. Las organizaciones locales de la AFL impulsaron campañas —como la que reporto el cónsul de San Antonio en

⁸⁴ Harvey A. Levenstein, "The AFL and Mexican Immigration in the 1920's: An Experiment in Labor Diplomacy", *Hispanic American Historical Review*, XLVIII, 1968, pp. 206-219.

los años treinta— “distribuyendo en la jurisdicción de este Consulado General ciertos volantes que atacaban a los mexicanos que presten sus servicios en las diversas compañías ferrocarrileras de este país”.⁸⁵

McWilliams, en 1947, hizo hincapié en que las políticas y las acciones de la AFL fueron impulsadas con base en la percepción que el movimiento sindical tenía de los trabajadores mexicanos; esto es, no como trabajadores individuales tratando de sobrevivir en las restricciones de una economía industrializada, sino como grupo anónimo que competía con los estadounidenses por un número limitado de plazas de trabajo.⁸⁶

Esto no significa que los trabajadores mexicanos no se organizaran para tratar de mejorar sus condiciones laborales. Tal es el caso de algunas organizaciones colectivas de trabajadores agrícolas (v. gr. la Alianza Hispanoestadunidense en Colorado y Wyoming), e incluso agrupaciones, que no podemos dejar de mencionar, en las que estuvieron involucrados ferrocarrileros mexicanos.⁸⁷

Éste es el caso, por ejemplo, de los trabajadores de la Pacific Electric Railway—propiedad del magnate Henry Huntington—, en el sur de California; éstos fundaron la Unión Federal Mexicana, que en la primavera de 1903 exigió un incremento salarial por hora de 17.5 centavos a 20 centavos, con una compensación adicional por trabajo extra en las tardes y domingos.

Aunque en un principio la patronal aceptó, Huntington revirtió su decisión provocando el despido de setecientos trabajadores mexicanos. La estrategia de Huntington fue contratar rompehuelgas mexicanos en El Paso y llevarlos hasta Los Ángeles con un pago de dos centavos por encima de lo que la Unión había exigido. El propósito final de Huntington, apoyado por varias organizaciones locales, fue hacer de la ciudad de Los Ángeles una ciudad libre de sindicatos.

⁸⁵ SRE, Archivo Histórico, IV-708-12, abril de 1935.

⁸⁶ McWilliams, *op. cit.*, p. 216.

⁸⁷ Acuña, *op. cit.* Véase en particular cap. VIII.

Este sindicato y sus activistas lograron cierto reconocimiento al organizar círculos de obreros, lo que no evitó que una marcha de trabajadores blancos de la Amalgamated Association of Street Car Employees, en apoyo a los mexicanos, fuera un fracaso. Cabe señalar que otras movilizaciones de la Unión tuvieron un destino similar.⁸⁸

Otro caso es el de los doscientos trabajadores mexicanos que estallaron la huelga en la empresa El Paso Electric Street Car Company, en 1901, por un aumento salarial, a lo que la patronal respondió con la contratación de esquiroleros del otro lado de la frontera. La policía local apoyó a la empresa protegiendo a los rompehuelgas. Después de las negociaciones, la compañía prometió abstenerse de la contratación de esquiroleros sin acceder al aumento salarial. Los trabajadores iniciaron la huelga de nueva cuenta en 1905.⁸⁹

Otros doscientos trabajadores mexicanos que se encontraban realizando labores de vía para la Mammoth Tank al oeste de Yuma, Arizona, en 1897, hicieron una huelga en protesta por las condiciones de trabajo. Sin embargo, a causa de un mal entendido con el *sheriff* local, los cabecillas del movimiento terminaron en la prisión de San Diego.⁹⁰

Como se puede observar, la historia oficial de la Hermandad de los Trabajadores de Mantenimiento de Vías atestigua la participación decidida de obreros de origen mexicano y mexicanoestadunidense. En el mes de agosto de 1905, el sindicato convocó el emplazamiento a huelga contra la Denver and Rio Grande, por negarse a la negociación, a pesar de que la compañía ya había garantizado un aumento salarial para otros grupos de trabajadores organizados. Dado que la huelga se mantuvo hasta el mes de febrero del siguiente año, la compañía utilizó esquiroleros.

En febrero de 1910, la Southern Pacific rechazó una reunión con dirigentes sindicales para discutir sobre mejores condiciones de trabajo y, de hecho, giró instrucciones a los

⁸⁸ Walldenberg, *op. cit.*

⁸⁹ García, *op. cit.*, p. 107.

⁹⁰ Acuña, *op. cit.*, p. 87.

trabajadores para que renunciaran a su membresía o bien abandonaran la empresa.⁹¹

De lo anterior se desprende que los trabajadores mexicanos no calificados empleados en la industria de Estados Unidos no estuvieron efectivamente incorporados a la fuerza de trabajo organizada de este país, en parte por sus condiciones de contratación, pero sobre todo por la ambivalencia y la miopía de los sindicatos.

La segunda guerra mundial: un nuevo orden internacional

No es posible escindir el Programa Bracero del contexto internacional ya que la segunda guerra mundial y los efectos que produjo sobre las relaciones entre Estados Unidos y México hicieron posible su instrumentación. Ni antes de la guerra, ni después de ésta, la emigración de mexicanos, legal o ilegal ha gozado del grado de colaboración diplomática como lo tuvo el Programa Bracero durante la segunda guerra mundial. En este sentido, Craig, en un trabajo pionero sobre el Programa Agrícola, señala que el Programa Bracero, como un todo, representa un claro ejemplo de unidad de la política interna y externa de Estados Unidos.⁹²

Latinoamérica en la diplomacia de Estados Unidos

El impulso que Roosevelt le había dado a la política del Buen Vecino iniciada desde la Gran Depresión en el contexto de la economía de guerra demandó una solidaridad interamericana pero, específicamente, entre Estados Unidos y México. No habría que ver esa postura como una política democrática o de sensibilidad a la cultura latinoamericana, sino sólo de la flexibilidad de la que era capaz.

⁹¹ Hertel, *op. cit.*, pp. 61-62.

⁹² Craig, *op. cit.*, p. XI.

El cambio significaba abandonar una política de poder militar para virar hacia una dominación económica que se constituyó en piedra angular de la influencia de Estados Unidos en Latinoamérica; una política que se adaptó con mucha facilidad a las condiciones de guerra. Con ella se promovieron relaciones económicas vigorosas en el hemisferio occidental⁹³ cuyos fines eran, por una parte, asegurar el suministro de materias primas para Estados Unidos y, por otra, establecer mercados para sus bienes manufacturados y sus capitales en América Latina.⁹⁴

Además de esto, el tono impulsaba ante todo la cooperación voluntaria, así como el apoyo mutuo entre los países latinoamericanos por medio de la no agresión y la no intervención. La premisa sobre la que se basaba era que las repúblicas latinoamericanas asumirían tales posturas.⁹⁵

Si especulamos un poco, podemos afirmar que de haber alcanzado esta política su último objetivo teórico, éste habría sido una especie de mercado común del hemisferio occidental bajo la égida de Estados Unidos.

Para 1939, el incremento de la belicosidad de Alemania afectó seriamente a la zona latinoamericana, incluso mucho antes de que Estados Unidos se viera involucrado en el conflicto. No era ajeno para el gobierno de Estados Unidos el temor de que Alemania estuviera organizando planes para infiltrarse en América Latina, lo que se confirmó en cierta manera por la presencia de minorías alemanas en algunos países de la zona que no dejaban de ser prominentes. Tal es el caso de Argentina y México, entre otros.

A lo anterior hay que agregar ocho convenios—firmados entre 1934 y 1939 por Alemania y otros países de la región de la parte sur del continente— que implicaban importantes concesiones comerciales.⁹⁶ La posible presencia de las po-

⁹³ Samuel Flagg Bemis, *The Latin American Policy of the United States*, Nueva York, Norton, 1943, p. 257.

⁹⁴ David Green, *The Containment of Latin America: A History of the Myths and Realities of the Good Neighbor Policy*, Chicago, Quadrangle Books, 1971, p. 19.

⁹⁵ Percy Bidwell, *Economic Defense of Latin America*, Boston, World Peace Foundation, 1941, p. 41.

⁹⁶ *Idem*.

tencias del Eje en el hemisferio occidental preocupó a más de uno en Estados Unidos, lo que vino a subrayar la importancia estratégica de Latinoamérica (en términos de suministros y de localización geográfica) para el surgimiento de una oposición frente a la amenaza de las potencias del Eje.

Sin embargo, la preocupación más inmediata para el hemisferio occidental la constituía el asedio británico de los mercados de Europa el cual provocó que muchos países Latinoamericanos perdieran suministros importantes de bienes manufacturados, así como mercados importantes para sus materias primas.⁹⁷

Algunos países del área perdieron más del 30 por ciento de su comercio de exportación, ya que sus socios europeos no tenían las condiciones para seguir comerciando. Chile y Argentina, países con una mayor industrialización, perdieron aún más.⁹⁸

El gobierno de Estados Unidos asumió esta situación como parte de su economía de guerra, por lo que intensificó sus relaciones comerciales con Latinoamérica, comprando los excedentes de materias primas y vendiendo bienes manufacturados cuando le era posible. El propósito de esa estrategia fue evitar el desastre económico.⁹⁹

La segunda guerra mundial

La base sobre la que se desarrolló la cooperación económica interamericana ya se había establecido mucho antes de que Estados Unidos se involucrara en la guerra y a lo largo de ésta se mantendría en su postura frente al hemisferio.

El gobierno estadounidense nunca consideró como deseable o necesario el apoyo militar de los países latinoamericanos. Sin embargo, sí utilizó zonas de su territorio con propósitos militares estableciendo instalaciones de este tipo, acción que, desde el punto de vista de ciertos investigadores, fue

⁹⁷ Green, *op. cit.*, p. 42.

⁹⁸ Bidwell, *op. cit.*, p. 55.

⁹⁹ *Idem.*

más que importante.¹⁰⁰ Éste es el caso por ejemplo del Canal de Panamá, cuya protección se consideró como una prioridad. En consecuencia, se firmaron una serie de acuerdos bilaterales entre el gobierno de Estados Unidos y los de varios países latinoamericanos a través de reuniones de carácter gubernamental con el propósito de consolidar el apoyo hemisférico, desarrollar líneas de financiamiento, cooperación económica y estratégica, y demostrar la unidad interamericana.

Los gobiernos de Brasil y México fueron la punta de lanza de esta estrategia, pues ambos le habían declarado la guerra a las potencias del Eje. En el caso mexicano, barcos alemanes destruyeron una de sus embarcaciones en el Caribe, lo que le llevó a tomar una acción directa. Así pues, la guerra creó una alianza imprevista ya que el gobierno mexicano se sentía obligado a declararle la guerra a un país europeo.

El gobierno estadounidense embarcó casi 100 millones de dólares en equipo pesado tanto a Brasil como a México por medio de los Lend-Lease Agreements (Acuerdos de Préstamo y Arrendamiento), con los que cada país se comprometía a pagar el equipo a precios reducidos con pagos diferidos, una vez finalizado el conflicto.¹⁰¹

Al igual que muchas otras naciones en el mundo, México tenía la capacidad de adquirir de Estados Unidos maquinaria pesada para la agricultura, la minería y la industria. Hacemos mención de esto porque la cobertura de los Acuerdos de Préstamo y Arrendamiento en los años cincuenta se traslapó con la culminación del Programa Bracero Ferroviario.

A pesar de que las relaciones entre México y Estados Unidos se habían tensado antes de la segunda guerra mundial por múltiples razones como la expropiación petrolera, asuntos migratorios, etcétera, con el estallido del conflicto se modificó la posición de México en la política exterior de Estados Unidos, así como en la opinión pública. Por un lado, la posición estratégica del país vecino del sur y sus diver-

¹⁰⁰ Edwin Liewen, *Arms and Politics in Latin America*, Nueva York, Praeger, 1960, p. 212.

¹⁰¹ J. Lloyd Mechem, *The United States and Inter-American Security, 1889-1960*, Austin, University of Texas Press, 1961, p. 217.

Los yacimientos de minerales provocaron que muchos lo tomaran un poco más en serio. No obstante, las supuestas actividades fascistas en México crearon, por ejemplo, aprehensión en el gobierno de Estados Unidos respecto de las verdaderas simpatías del Estado mexicano; la aparición de un texto extenso sobre el "frente mexicano", en 1942, expresa justamente dichas preocupaciones.

La periodista Betty Kirk escribió *Covering the Mexican Front: The Battle of Europe versus America*, libro un tanto curioso que hacía referencia a ciertos aspectos de la vida en México que ella consideraba como pertinentes para evaluar la contribución de ese país en las tareas de guerra. Uno de tales aspectos fue la presencia de la Falange Española, la organización fascista más prominente en México, que se mantuvo activa durante la década de los años treinta; se mostraba evidentemente activa en pro de las potencias del Eje, por medio de su publicación *Hispanidad* en la que se promovía la causa de dichas potencias, mientras por otro lado, colaboraba abiertamente con el gobierno fascista español.

Otros corresponsales estadounidenses encontraban, incluso, complicidad entre la Iglesia católica mexicana y el fascismo para impulsar su causa no sólo en México, sino más allá de sus fronteras y, específicamente, hacia Estados Unidos. Que tales simpatías se hicieran públicas en el país vecino al sur de Estados Unidos provocó incomodidad entre ciertos observadores estadounidenses.¹⁰²

No obstante, lo cierto es que la industria militar del país del norte necesitaba materias primas y abastecer líneas con productores distintos a los regulares. Todavía antes de Pearl Harbor, en el acuerdo Douglas-Weichers, firmado por ambos gobiernos en el mes de junio de 1941, se estipulaba que México vendería a Estados Unidos todas las materias primas estratégicas disponibles.¹⁰³ La mutua conveniencia apremió, sin embargo, un arreglo a la añeja controversia sobre el pe-

¹⁰² Betty Kirk, *Covering the Mexican Front: The Battle of Europe versus America*, Norman, University of Oklahoma Press, 1942, p. 31.

¹⁰³ Daniel James, *Mexico and the Americans*, Nueva York, Praeger, 1963, p. 352.

tróleo que databa desde los años treinta y que había impedido las discusiones en otras áreas.

Una vez resuelto ese asunto, en abril de 1942, ambos gobiernos continuaron avanzando en las negociaciones y formaron una comisión conjunta de defensa, además de firmar una serie de acuerdos bilaterales con la intención de crear una base legal, económica y política para las relaciones entre ambas partes en tiempos de guerra.¹⁰⁴

Muchos de esos acuerdos fueron de carácter económico y diseñados para reforzar a la economía mexicana lo suficiente como para asegurar el abastecimiento de las industrias militares de Estados Unidos. Múltiples estadistas estadounidenses creyeron que la mejor estrategia para consolidar el apoyo de México era robustecer la economía de ese país y neutralizar así la política de oposición peligrosa. Una economía nacional fuerte y dinámica resultante de la ayuda proveniente de Estados Unidos podría, de acuerdo con esta perspectiva, fomentar la confianza, por un lado, hacia el gobierno de Estados Unidos, y por el otro en la causa de los Aliados.¹⁰⁵

Algunos sectores en México, particularmente trabajadores organizados (por ejemplo, el líder saliente de la CTM, Vicente Lombardo Toledano), la comunidad intelectual y las clases medias bajas, no estaban necesariamente de acuerdo con la declaración de guerra de su país en contra de las potencias del Eje, pero en lo que sí estaban en desacuerdo era en una alianza con Estados Unidos. Sin embargo, como el embajador estadounidense George Messersmith observó en 1942, la clase media alta y otros "...que disfrutaban la cantidad nada despreciable de la retribución económica..." proveniente de los negocios vinculados con la guerra, opinaban sobre la conveniencia de que el país colaborara con los Aliados.¹⁰⁶

El presidente Manuel Ávila Camacho, el secretario de Estado Ezequiel Padilla y varios expresidentes, incluido Lázaro

¹⁰⁴ Bryce Wood, *The Making of the Good Neighborhood Policy*, Nueva York, Columbia University Press, 1961, p. 259.

¹⁰⁵ Carmela Elvira Santoro, "United States and Mexican Relations during World War II", tesis doctoral, Syracuse University, 1967, p. 16.

¹⁰⁶ *Idem*.

ro Cárdenas, declararon públicamente su lealtad a los Aliados, su apoyo a Estados Unidos, así como sus recomendaciones para cerrar acuerdos bilaterales con este último.¹⁰⁷

El objetivo de estos acuerdos bilaterales fue el de canalizar toda clase de materias primas mexicanas hacia la economía de guerra de Estados Unidos. Para 1940, México tenía yacimientos impresionantes y sin explotar de tungsteno, magnesio, mercurio, mica, plomo y muchos otros minerales indispensables para la industria militar. Algunos de estos recursos los extraían mineros indígenas como una forma de autoempleo y los intercambiaban por arroz y frijoles, aunque algunos llegaban hasta el mercado de metales de la ciudad de México, San Luis Potosí e Iguala.

No obstante, la demanda japonesa de los metales mexicanos hizo que la situación se complicara para Estados Unidos, pues los japoneses estaban dispuestos a pagar mejores precios que los del vecino del norte. En este sentido, resulta interesante que, incluso para 1941, los japoneses trataron de embarcar parte de estos minerales básicos en barcos de su país que aguardaban en Mazatlán y Manzanillo. Un observador estimó que, de hecho, entre abril de 1940 y julio de 1941, Japón había adquirido suministros de mercurio para dos años;¹⁰⁸ irónicamente, la American Refining and Smelting Company envió en 1941 un embarque de 3 000 toneladas de cinc a Japón desde su planta en Rosita, Baja California.

Con posterioridad México redefinió sus políticas de exportación para adecuarlas a las necesidades de los Aliados, en particular de Estados Unidos, pero bajo la condición de que mejoraran las condiciones de venta.¹⁰⁹ Por ese entonces, en 1939, Estados Unidos había acordado formalmente absorber los suministros excedentes de ciertos productos, como el cáñamo, por medio de la Federal Loan Agency.¹¹⁰

Funcionarios de la embajada de México en Washington intentaron atraer la atención del gobierno de Estados Unidos hacia las necesidades de desarrollo de la economía mexicana

¹⁰⁷ *Ibid.*, p. 19.

¹⁰⁸ Kirk, *op. cit.*, p. 292.

¹⁰⁹ Santoro, *op. cit.*, p. 18.

¹¹⁰ *Ibid.*, p. 10.

en áreas que podrían contribuir a los objetivos de la guerra. Así, a cambio del aprovisionamiento de materias primas a Estados Unidos, la embajada mexicana identificó una serie de áreas estratégicas para la actividad económica estadounidense, a saber: 1) aumentar la producción de aceite y plátanos; 2) elevar la producción de bienes manufacturados y semimanufacturados; 3) desarrollar metalíferos de mayor graduación para su venta a Estados Unidos; 4) incrementar la producción de fertilizantes y químicos pesados; 5) capacidad adicional para generar electricidad; 6) mejorar los ferrocarriles mexicanos; 7) expansión de astilleros para reparar barcos estadounidenses, y 8) terminación de presas, carreteras y sistemas de irrigación.¹¹¹

Para 1943 se estableció la Comisión Mexicanoestadunidenense para la Cooperación Económica, como una rama de la Inter-American Development Commission, con el propósito de "desarrollar empresas" en México,¹¹² o dicho en otras palabras impulsar al sector empresarial.

Las actividades de esta comisión estuvieron a cargo directamente de Nelson Rockefeller, coordinador a su vez de la Inter-American Affairs en el Departamento de Estado. Las funciones de la comisión muy pronto se extendieron hacia la expansión de la agricultura, el transporte, las obras públicas, la pesca y el turismo. De esta forma, aprobó y fundó cincuenta y ocho proyectos con fondos propios aunque supervisados por otras agencias.

Un proyecto de la Inter-American Affairs que resulta de interés para nosotros fue la renovación de los ferrocarriles mexicanos, los que, ciertamente, recibieron más apoyo y por más tiempo respecto de otros proyectos. Y es que los ferrocarriles resultaban estratégicos para el transporte de las materias primas desde México e incluso desde el resto de América Latina, pues las actividades de los submarinos alemanes habían vuelto más que arriesgado navegar por el mar Caribe.¹¹³

El 18 de noviembre de 1942, con un intercambio de notas

¹¹¹ *Ibid.*, pp. 11-12.

¹¹² *Ibid.*, p. 24.

¹¹³ *Ibid.*, p. 46.

diplomáticas en la ciudad de México, se inició la Stevens Railway Mission, cuya tarea fue mejorar los ferrocarriles mexicanos por medio de asistencia técnica y financiera.

La rehabilitación contempló dos etapas: la primera de mantenimiento y rehabilitación, una parte hecha por contratistas estadounidenses y el resto por compañías mexicanas, bajo la supervisión de Stevens y su equipo. La segunda fue la función de consultoría que la Stevens Railway Mission en la ciudad de México cumplió para los ferrocarriles mexicanos, a los que facilitó información y recomendaciones.

Los fondos para la rehabilitación fueron importantes, con un monto, entre 1942 y mediados de 1944, de 7 millones de dólares. De esa cantidad, 2 millones de dólares salieron de las oficinas de Nelson Rockefeller, mientras que el resto se obtuvo de los Fondos de Emergencia de la Presidencia. La Stevens mantuvo una oficina importante en la que estaban asignados más de cincuenta expertos técnicos estadounidenses.¹¹⁴

La U.S. Railway Mission también organizó un programa especial por medio del cual se enviaron trabajadores calificados de Ferrocarriles Nacionales a Estados Unidos para capacitarlos en la utilización de ciertos equipos que había instalado en México. Aunque el alcance del programa no era muy amplio, no dejó de haber cuestionamientos respecto del tipo de actividades desarrolladas por los trabajadores mexicanos que fueron a Estados Unidos, es decir, si efectivamente se encontraban participando en un programa de capacitación o si más bien se encontraban desempeñando de hecho algún tipo de trabajo para las compañías ferroviarias.¹¹⁵

Es probable que el éxito de la Mission haya sido ilusorio, pues, entre 1943 y 1944, el embajador Messersmith alertó al Departamento de Estado respecto de la venta de equipo de segunda mano a Ferrocarriles Nacionales de México a tra-

¹¹⁴ *Ibid.*, p. 6.

¹¹⁵ No obstante que este programa de capacitación para trabajadores calificados era muy limitado en sus funciones, involucraba a la Railway Mission en acciones directas de contratación, así como de supervisión y otras funciones que en un principio no se pensó que desarrollaría.

vés del Programa de Rehabilitación, ya que no solamente era defectuoso sino que la venta se hizo en grandes cantidades y a precios excesivos. Posteriormente, el embajador hizo alusión a una conspiración en la que se encontrarían coludidos los trabajadores ferrocarrileros de ambos países para dividirse las ganancias.¹¹⁶

No obstante, uno debe cuestionar el tacto de Stevens mismo. Después de su regreso a Estados Unidos, al finalizar la guerra, publicó un artículo en *Railway Age*, una revista de amplia circulación en la industria ferroviaria, en el que criticaba con mucha severidad lo que él consideraba como una mala administración de los ferrocarriles mexicanos. Aunque, sin duda, algunos comentarios debieron ser ciertos, la publicación de un artículo de ese talante en Estados Unidos, después del hecho, no fue nada prudente.¹¹⁷

Finalmente, el embargo estadounidense de carros de carga adicionales para embarcar bienes manufacturados de ese país hacia México con el fin de que regresaran con materias primas, se convirtió en un asunto delicado en la medida en que avanzaba la guerra. Un número desproporcionado de carros de carga estadounidense se encontraban varados en México a causa de los sistemas ineficientes de distribución (es decir, los embarques de bienes hacia México no coincidían con los de su retorno), así como por las insuficiencias de fuerza de trabajo.

A pesar de que esto no tuvo que ver directamente con el Programa Bracero Ferroviario, el embargo a los trenes de carga constituyó un asunto difícil, aunque secundario, que afectó las negociaciones entre los dos países respecto al papel de México y su contribución a la guerra.¹¹⁸

Durante la guerra, el desarrollo del Programa Bracero Ferroviario como un esfuerzo binacional que asegurara fuerza de trabajo para la agricultura y los ferrocarriles del país del norte fue completamente congruente con el impulso que recibieron las relaciones México-Estados Unidos.

¹¹⁶ Santoro, *op. cit.*, p. 6.

¹¹⁷ *Railway Age*, noviembre de 1945.

¹¹⁸ Véase la correspondencia publicada por U.S. Department of State, *Foreign Relation of the United States*, 1944, vol. VII, pp. 1234-1275.

Mientras algunos moderados y liberales en México se oponían vehementemente al programa, otros vinculados al gobierno mexicano justificaban el envío de sus compatriotas a Estados Unidos para que desempeñaran los trabajos más serviles, con salarios de hambre y, en no pocas ocasiones, en condiciones deplorables.¹¹⁹ A cambio, se les recordaba, estaban contribuyendo a los esfuerzos de una guerra internacional para vencer al enemigo que había hundido embarcaciones mexicanas en el Caribe.

Aunque no es posible desarrollar aquí un trabajo de análisis de la diplomacia en tiempos de guerra, lo que sí debemos reconocer es el carácter internacional intrínseco del programa, así como su papel en las relaciones entre los dos países. Asimismo, debemos contemplar algunos problemas internos del Programa Bracero en el que se involucraron aspectos diplomáticos.

La migración a Estados Unidos: encuentros desagradables

Como ya se mostró en la sección anterior, durante la guerra México y Estados Unidos pudieron desarrollar, dentro de un marco económico y político amplio, acuerdos de cooperación mutua en múltiples aspectos. No obstante, en ese tiempo, el asunto más delicado entre los dos países fue la perspectiva de reclutar trabajadores mexicanos para que laboraran en Estados Unidos con un contrato temporal.

Pero los acontecimientos de un pasado reciente le dieron a México razones suficientes para poner en duda la petición de Estados Unidos de tener acceso a la fuerza de trabajo. En efecto, hay que recordar el caso poco grato de la repatriación en la década de los treinta, así como los abusos del programa informal de contratación de trabajo temporal de la primera guerra mundial, razones suficientes para que el gobierno mexicano rechazara la idea de incluir a sus trabajadores en los esfuerzos para la guerra.

¹¹⁹ Craig, *op. cit.*, p. 23.

El Programa Bracero durante la segunda guerra mundial

Resulta importante hacer un breve recuento del casi desconocido "primer Programa Bracero", por el hecho de que su recuerdo obsesiona al gobierno mexicano y porque además sirvió como un ensayo para el de la segunda guerra mundial.¹²⁰

Hay que recordar que el periodo de la primera guerra mundial coincidió con una migración importante de mexicanos hacia el norte. Lo anterior se explica en gran parte por el movimiento armado que estalló en 1910: la Revolución Mexicana. Todos los que llegaron a la frontera encontraron trabajo con mucha facilidad.

Sin embargo, la movilización para la guerra, que para 1915 avanzaba viento en popa al interior de Estados Unidos, y el posterior involucramiento de ese país en el conflicto, estimularon a sus empresas nacionales. Múltiples fábricas de acero, empacadoras de carne, así como otras industrias procesadoras de comida e industrias que tradicionalmente habían dependido de fuerza de trabajo inmigrante europea sufrieron un recorte dramático de personal, producto del nuevo estatuto legal surgido de la aprobación de la Immigration Act (Ley de Inmigración) de 1917.

La Immigration Act de 1917 es una ley por la que puristas y xenófobos lucharon mucho tiempo. Esta ley, que se basó originalmente en las recomendaciones de la Dillingham Commission, limitó la inmigración europea, para lo cual incrementó el impuesto migratorio por persona a seis dólares, con lo que quedó enterrada la exclusión de contrato de trabajo temporal contenida en la Exclusion Act de 1880. Por otro lado, se introdujo la prueba de analfabetismo para los emigrantes. Lo anterior se debió al temor, de quienes escribieron el documento, de que hubiera una migración masiva después de la guerra; de esa manera intentaron que la ley funcionara como un tamiz para los inmigrantes proscritos.

¹²⁰ Aunque la información existente para analizar el programa es muy limitada, Lawrence Cardoso, en *Mexican Emigration to the United States, 1890-1930*, nos proporciona un recuento muy equilibrado y detallado. Otro texto que resulta de gran utilidad en este sentido es *By the Sweat of Their Brow*, de Mark Reisler.

No obstante esto, la Immigration Act de 1917 no contempló las repercusiones de la primera guerra mundial ni la necesidad crónica y urgente que se dejaba sentir en el suroeste de Estados Unidos de mano de obra no calificada. Y sin embargo, en un primer momento, la legislación se cumplió en la frontera con bastante rigor.

Dado que la mayoría de los inmigrantes mexicanos no estaba en condiciones de cubrir el impuesto (*head tax*), la inmigración legal recayó drásticamente de cincuenta y seis mil personas en 1916 a tres mil cien en 1917. Sin embargo, podemos afirmar que la inmigración ilegal cubrió de manera parcial los recortes de personal en la agricultura del sureste de Estados Unidos ya que no se vio afectada por la legislación.

Ahora bien, debido a que, por un lado alemanes y rusos ya no podían cosechar los campos de remolacha, y, por otro, los europeos del sur ya no cubrían las necesidades de fuerzas de trabajo no calificada en California, entonces, los agroindustriales de ese estado de inmediato le hicieron ver al gobierno federal su necesidad de fuerza de trabajo en sus plantaciones como condición para suministrar los alimentos indispensables para la economía de guerra.

A pesar de las limitaciones de la Immigration Act de 1917, éstas se podían evadir bajo la novena previsión de la Secretary of Labor (más tarde responsable de migración), ya que podía hacer a un lado cualquier provisión de la legislación, siempre y cuando las necesidades de la economía lo demandaran. Así, el 23 de agosto de 1917 el secretario del Trabajo, William Wilson, exentó de manera particular a los trabajadores agrícolas mexicanos de cualquier requerimiento de la Immigration Act. Esta medida estuvo vigente hasta 1921.

De esa manera los trabajadores mexicanos obtuvieron condiciones de libertad para viajar a Estados Unidos. Para ello, cualquier trabajador potencial, al momento de cruzar la frontera, sólo tenía que expresar sus deseos de emplearse en el campo. Por medio de este procedimiento se llegaron a enrolar en el trabajo agrícola no calificado setenta y dos mil trabajadores. Cabe resaltar que en ningún caso hubo supervisión de ninguno de los dos gobiernos.

También resulta importante señalar que no estuvieron ausentes los intereses distintos a los agrícolas, ya que, frente al gobierno, las compañías mineras, entre otras, argumentaron que no querían abandonar los esfuerzos que implicaba la economía de guerra a causa de la ausencia de fuerza de trabajo no calificada. Su petición se vio reforzada a raíz de la solicitud formal de trabajadores inmigrantes mexicanos, que hizo el administrador de los ferrocarriles McAdoo.

Por consiguiente, en julio de 1918, el secretario Wilson emitió otra exención para la legislación migratoria, con la que se permitía la entrada irrestricta de trabajadores ferroviarios, mineros y de la construcción, con el fin de dejarles trabajar. Esta exención también se prolongó hasta 1921.

Este procedimiento unilateral de la Secretary of Labor se constituyó, en consecuencia, como la base operativa de lo que se ha dado en llamar el "primer Programa Bracero" durante la primera guerra mundial. No existió la participación de ninguna oficina gubernamental, administrativa o de cualquier otro tipo, dado que nadie en el gobierno del país vecino del norte creyó que fuera necesario o apropiado. Es quizás ésta la razón por la cual existe tan poca documentación del primer Programa Bracero, pues ninguna oficina se preocupó de realizar algún tipo de seguimiento.

Sin temor a equivocarnos, podemos decir que el primer Programa Bracero durante la primera guerra mundial fue el resultado de invalidar parte de la Immigration Act, y no un proyecto planeado de migración.

Aunque el secretario Wilson requería que los posibles empleadores cubrieran oficialmente ciertos procedimientos burocráticos, en realidad se establecía poco control en el Programa Bracero. En este sentido, los patrones eran requeridos para que hicieran su solicitud formal de trabajadores al Bureau of Immigration or Employment Service,¹²¹ en donde

¹²¹ El nombre y la ubicación de los servicios migratorios de Estados Unidos ha cambiado varias veces en el transcurso de este siglo. En este volumen se usan las distintas denominaciones administrativas como Bureau of Immigration o Immigration and Naturalization Service para hacer ver la evolución de estos servicios migratorios dentro del gobierno estadounidense. De hecho, el INS es el que hoy en día conserva muchos documentos históricos relevantes respecto al Programa Bracero.

indicaban la cantidad de trabajadores deseados, lugar de trabajo, salario y descripción del puesto. Los patrones podían dirigirse a la frontera para identificar a los trabajadores que en teoría habían cruzado legalmente la frontera, y registrarlos frente al Departamento del Trabajo y con la anuencia de éste. En la práctica les resultaba poco complicada la contratación de ilegales para evadir el registro frente al gobierno o bien para evadir el pago del impuesto (*head tax*), e incluso para identificar a los trabajadores que aún no habían cruzado la frontera.

Asimismo, el Departamento del Trabajo distribuyó criterios para que los patrones cubriesen las condiciones de vivienda y sanidad, así como la duración del empleo. Junto con la solicitud para contratar, el patrón tenía que indicarle al departamento si el empleado tendría que ausentarse del lugar de trabajo. Sin embargo, dado que ni el Departamento del Trabajo ni los patrones tenían autoridad alguna para controlar los desplazamientos de los trabajadores, éstos se encontraban prácticamente libres.

Al respecto, entre 1917 y 1918 *Excelsior* publicó una serie de artículos en los que se mostraba la existencia de trabajadores que se encontraban en fábricas de regiones tan alejadas como Nueva Inglaterra y Nueva York, en el norte, o en empacadoras de Omaha y Chicago.¹²² Incluso, el cónsul mexicano en El Paso colocó anuncios en el periódico para que los trabajadores mineros regresaran a sus trabajos en el norte de México.

Una repatriación masiva de trabajadores mexicanos en 1917 vendría a mostrar la importancia de estos trabajadores en la economía del sur de Estados Unidos. La Selective Service Act de 1917 requirió a todos los hombres entre los 21 y 35 años para que se registraran; algunos extranjeros, como los braceros, estuvieron exentos del reclutamiento, sin embargo tenían la obligación de registrarse.

Una cantidad importante de braceros malinterpretó la le-

¹²² "The World War I Era", en *Mexican Workers in the United States: Historical and Political Perspectives*, Albuquerque, University of New Mexico Press, 1979, pp. 9-32.

gislación al creer que tendrían que incorporarse al ejército, por lo que regresaron a México. Algunos, incluso con la asistencia del cónsul mexicano, no pudieron probar fehacientemente su nacionalidad mexicana.

El gobierno federal de Estados Unidos, temeroso de que esta situación minara los esfuerzos que requería la economía de guerra, realizó una campaña de información entre los trabajadores en el sentido de que no serían reclutados, para lo cual se solicitó la asistencia no sólo del cónsul, sino también de la Iglesia católica. Una vez que se hubo aclarado el asunto del reclutamiento, muchos braceros regresaron a sus trabajos.

Mario García señala que para 1918 la inmigración en El Paso se recuperó, y que aún así la demanda de trabajadores excedía a su oferta. Por otro lado, los oficiales de migración ocasionaban con su burocracia retrasos en la contratación de trabajadores, lo que resultaba inaceptable a los patrones. Incluso la Pennsylvania Railroad envió agentes a El Paso con el propósito de que contrataran algunos miles de trabajadores.

Resulta interesante señalar que Soriano Bravo, cónsul en El Paso, sentía cierta preocupación por los inmigrantes, por lo que en un memorándum sugirió que los trabajadores potenciales trataran de amarrar un contrato por escrito de sus patrones para asegurar algunas condiciones mínimas de protección. Soriano incluso mandó un contrato con su versión en inglés, para los contratistas, pero tuvo muy poco impacto.¹²³

México se encontraba, infortunadamente, en muy malas condiciones para enfrentar—entre 1910 y 1920—el control de la emigración hacia el norte. La administración de Francisco I. Madero—así como los gobiernos subsecuentes—diseñó planes de desarrollo rural con el fin de traer de regreso a los braceros, con el firme propósito de reintegrarlos una vez más a la nación. Sin embargo, la inestabilidad política y la carencia de recursos económicos impidieron que el gobierno mexicano no solamente no detuviera la emigración, sino que ni siquiera la desalentó.

¹²³ García, *op. cit.*, pp. 47-63.

Posteriormente y de la misma forma, otros gobernantes trataron de controlar la migración. Éste es el caso de Plutarco Elías Calles quien requirió de los contratistas de Arizona, que reclutaban trabajadores en Sonora para sus campos de algodón, que pagaran un bono de 1 000 dólares por cada trabajador. El secretario de Estado, Robert Lansing, no reconoció la validez de la propuesta del gobierno de Calles, ya que las compañías algodoneras podían procurarse en Sonora tantos trabajadores como deseaban, sin ningún problema.

Para 1917 el gobierno de Carranza trató de imponer medidas de control al establecer una inspección de los emigrantes por medio del Departamento de Migración, para prevenir que quienes fueran a trabajar a Estados Unidos hubiesen firmado algún contrato válido, congruente con el artículo 123 de la flamante Constitución Mexicana de 1917; este artículo en particular garantiza el derecho al salario, condiciones de vida y de trabajo, etcétera.

Aunque muy pocos mexicanos migrantes trabajaban bajo contrato, y no obstante que en múltiples ocasiones no se hizo cumplir la ley, o bien las propias autoridades migratorias estaban coludidas con los enganchadores, el artículo 123 de la Constitución y el esfuerzo por hacerlo cumplir constituyen un precedente sumamente importante, pues prefiguran las actitudes posteriores del gobierno mexicano.

En 1920 se publicó en el *Diario Oficial* un modelo de contrato en el que se señalaban los lineamientos básicos de un convenio formal entre un trabajador mexicano y su patrón estadounidense. Y ningún trabajador mexicano podía abandonar el país sin un contrato como ése, en el que se precisaba que, con el propósito de que el trabajador viaje con su familia, los costos del transporte corren a cargo del patrón. Asimismo, se especificaban las condiciones laborales y de salario mínimo, y el servicio médico en caso de accidentes de trabajo. El patrón tendría que enviar un giro postal como garantía de cumplimiento del contrato, y firmar el contrato en presencia de un oficial de migración mexicano y otro estadounidense.

Por extraño que parezca, parte de la supervisión se le asignó a Ferrocarriles Nacionales de México, bajo el supuesto de que, si eran éstos quienes iban a transportar a los trabaja-

dores en su camino hacia el norte, entonces quién si no ellos podría tener mejor posición para identificar a los emigrantes.

Entonces, no es una coincidencia que el conocido antropólogo Manuel Gamio, quien investigó y escribió acerca de las migraciones de mexicanos a Estados Unidos durante la década de los veinte, propusiera un modelo de programa para contrato de trabajo temporal en su libro *Mexican Immigration to the United States: A Study of Human Migration and Adjustment*. En esa obra Gamio incluye algunos requerimientos tales como: un fondo de transportación por parte del patrón, amplia documentación para el trabajador, seguimiento de contratos, involucramiento de grupos sociales como la Iglesia o los sindicatos, y la colonización de territorio mexicano con trabajadores indocumentados, etcétera.¹²⁴

Así pues, la experiencia del Programa Bracero, durante la primera guerra mundial, y la subsecuente repatriación forzosa de los inmigrantes mexicanos sin recursos, propiciaron un examen de conciencia para México.

El *boom* de los años veinte

Para sorpresa de muchos en el gobierno de Estados Unidos, al finalizar la segunda guerra mundial, en lugar de decrecer la demanda de mano de obra no calificada de braceros mexicanos, ésta se mantuvo a petición de los patrones. Lo anterior se debió a que muchos de los soldados que regresaron, así como muchos otros trabajadores, no estaban dispuestos a realizar el mantenimiento de vías en el caso de los ferrocarriles o bien el de la cosecha en el sector agrícola.

Ahora bien, en el caso de México, el país no se encontraba en condiciones económicas óptimas para mantener a los trabajadores emigrantes en el país, especialmente por las condiciones difíciles que imponía la Revolución. Sin embargo, es importante señalar que los trabajadores migrantes no consideraban a Estados Unidos como un destino inigualable,

¹²⁴ Manuel Gamio, *Mexican Immigration to the United States: A Study of Human Migration and Adjustment*, Nueva York, Dover Publications, 1971, pp. 181-186.

a pesar de que el *boom* de los años veinte por lo menos les garantizaba un empleo estable, lo que comparativamente hablando los colocaba en una situación inmejorable respecto de las perspectivas poco claras que tendrían que enfrentar en México.

Entre 1921 y 1924 la situación comenzó a cambiar, pues se aprobó una ley con la que la inmigración legal a Estados Unidos se hizo más difícil. Así, un sistema de reclutamiento ilegal de trabajadores mexicanos se hizo más elaborado y sofisticado.

La nueva legislación mantenía el pago de seis dólares de impuesto (*head tax*), pero a éste se le agregaban diez dólares por concepto de pago de derecho a una visa extendida por un consulado de Estados Unidos. Es justamente la ley de 1924 la que establecería la Border Patrol como encargada de la vigilancia de la frontera entre Estados Unidos y México, y que sin embargo hasta la fecha no ha sido eficaz en el control de esa zona, razón por la cual ha propiciado la presencia constante de una agencia que haga cumplir la ley. En esa zona los "coyotes" venden sus servicios a los emigrantes mexicanos que sueñan con cruzar la frontera; el costo va de los diez a los quince dólares, y significa ayudarles a cruzar la frontera en forma subrepticia o bien utilizando "permisos de entrada alquilados" para entrar al país vecino del norte.

Como ya se ha visto en líneas anteriores, durante los años veinte los propietarios de las compañías ferrocarrileras continuaron con una política agresiva de empleo de trabajadores indocumentados. Esta situación creó para los ferrocarriles —por lo menos en el ámbito regional— una relación de dependencia de fuerza de trabajo mexicana, cuestión que incluso era reconocida por los voceros de los empresarios ferrocarrileros en el Senado a finales de la década. Éste es el caso, por ejemplo, de algunas líneas del suroeste y el oeste medio en donde el porcentaje de trabajadores mexicanos en mantenimiento llegaba a ser de 90 por ciento.

La presencia de los trabajadores mexicanos inmigrantes en Estados Unidos fue sin lugar a dudas mucho más importante para los ferrocarriles que para la agricultura.

Repatriación de trabajadores mexicanos
durante la Gran Depresión

Para los trabajadores mexicanos en Estados Unidos, las consecuencias de la Gran Depresión fueron inmediatas, pues muchas compañías e industrias a todo lo largo y ancho del país se vieron forzadas a deshacerse de gran cantidad de trabajadores y por supuesto los mexicanos —dado que se encontraban entre los de poca o nula capacitación, y entre los últimos en ser contratados— fueron los más vulnerables.

Lo peor del asunto fue que en algunas regiones se llegó a decir que los trabajadores mexicanos quitaban los puestos a los estadounidenses. No solamente fueron despedidos al igual que otros trabajadores, sino que fueron el centro de una campaña xenófoba que culminó con la repatriación de muchos de ellos que se encontraban en distintas partes del país, como los estados de California y Texas, e incluso Detroit, Michigan.

Es claro que la repatriación tuvo múltiples causas y efectos, y también es claro que implicó una serie de cuestionamientos éticos y legales. Algunos consultores tuvieron la ocasión de auxiliar a sus compatriotas para su retorno a México; sin embargo, sus fondos fueron limitados.

Como respuesta a la repatriación, el gobierno mexicano intentó impulsar la apertura de ejidos así como la creación de colonias en zonas rurales de Durango, Chihuahua, Aguascalientes e Hidalgo, en las que se establecerían los repatriados. Aunque este esfuerzo fue inútil, lo que quedó claro fue la preocupación del gobierno de Cárdenas por la situación de aquellos trabajadores.¹²⁵

Durante el primer año de la Gran Depresión muchos trabajadores mexicanos regresaron al país por su propia voluntad, con la percepción de que sus tiempos de fortuna en Estados Unidos habían llegado a su fin. Curiosamente no se trataba de los trabajadores más pobres, ya que regresaron con automóvil y muebles; además, las condiciones de su re-

¹²⁵ Abraham Hoffman, *Unwanted Mexican Americans in the Great Depression: Repatriation Pressure 1929-1939*, Tucson, University of Arizona Press, ca. 1974, pp. 154-157.

greso se facilitaron por el transporte que proporcionó gratuitamente el gobierno mexicano, desde la frontera al interior del país. Aunque, para 1931, más y más trabajadores mexicanos paupérrimos estaban abandonando Estados Unidos.

Un cónsul estadounidense en Nuevo Laredo señaló que muchos de los trabajadores de origen mexicano que habían estado viviendo en Estados Unidos por años no podían tomar a la ligera la decisión de regresar a México.¹²⁶ Y sin embargo, las perspectivas para aquellos que se quedaron eran cada vez menos claras, pues no solamente estaban sujetos a las presiones de una economía deprimida, sino que el gobierno federal identificaba a los "fuereños" como causa directa del desempleo masivo.

El secretario del Trabajo entrante, William N. Doak, tomó las riendas del asunto y utilizó al Bureau of Immigration, que posteriormente formó parte del Department of Labor, para deportar a cuanto extranjero indocumentado le fuera posible para que de esa manera, al menos en teoría, se abrieran más empleos para los trabajadores nacionales.

Agentes federales se encargaron de realizar redadas por todo el país y, aunque muchos grupos de inmigrantes se vieron afectados, los mexicanos fueron quienes sufrieron el mayor número de arrestos.¹²⁷ En algunos casos, políticos locales intentaron utilizar ese proceso para su propia agenda política, al pretender bajar los costos del desempleo mediante la repatriación de los mexicanos.

El caso más infame fue el de la ciudad de Los Ángeles, en donde el Board of Charities organizó la repatriación de unos trece mil inmigrantes mexicanos entre 1931 y 1934.¹²⁸ Algunos estiman que tan sólo de California fueron repatriados entre cincuenta mil y setenta y cinco mil mexicanos en 1932, y de éstos, treinta y cinco mil lo fueron del condado de Los Ángeles. El ahínco de los oficiales de Bureau of Immigration

¹²⁶ *Ibid.*, p. 37.

¹²⁷ *Ibid.*, pp. 39-40.

¹²⁸ Véase *ibid.*, pp. 172-173. Para una discusión sobre el papel del consulado mexicano, véase también Francisco E. Balderrama *In Defense of La Raza: The Los Angeles Mexican Consulate and the Mexican Community, 1929-1936*, Tucson, University of Arizona Press, 1982.

local se vio reforzado por la acción de ciertas organizaciones de la ciudad, como el Club de Leones, quienes contribuyeron al retorno de los mexicanos.

En la misma ciudad de Los Ángeles el Welfare Department intentó llegar a un acuerdo con el gobierno mexicano. Mediante un convenio, este departamento se comprometía a transportar hasta la frontera a los inmigrantes, mientras el gobierno mexicano les facilitaría la llegada hasta su suelo natal.

Carey McWilliams reportó que la Southern Pacific Railroad recibió del condado de Los Ángeles 14.70 dólares por cabeza como pago por el transporte de los trabajadores hasta la frontera.¹²⁹ Cabe señalar que la repatriación desde California no tuvo mayor seguimiento.

Por otro lado, en el estado de Michigan las circunstancias fueron distintas. Al igual que en el caso de California, la mayoría de los inmigrantes mexicanos eran indocumentados. El consulado mexicano en Detroit, en colaboración con Diego Rivera y una organización local llamada League of Mexican Workers and Peasants, hicieron un llamado urgente para que los residentes en esa área regresaran voluntariamente a México.

En este caso hubo coordinación entre el traslado subsidiado hasta la frontera, y luego hasta México, con las promesas del gobierno mexicano de facilitar el regreso, ofrecer tierra, herramientas y otro tipo de asistencia.

Aunque muchos regresaron voluntariamente, otros no lo hicieron. Entanto, otras organizaciones, como la International Labor Defense, criticaron con vehemencia tanto la repatriación de los mexicanos como los esfuerzos del gobierno mexicano para que ésta se llevara a cabo. Más allá del hecho de que muchos mexicanos retornaron en contra de su voluntad, algunos investigadores concluyen que el movimiento desde Michigan resultó menos oneroso que el de California, a pesar de la vigilancia gubernamental.¹³⁰

De acuerdo con algunas estimaciones del Departamen-

¹²⁹ George Kiser y David Silverman, "Mexican Repatriation during the Depression", en Kiser y Kiser, *op. cit.*, pp. 45-66.

¹³⁰ *Ibid.*, pp. 59-61.

to de Migración, más de cuatrocientos mil migrantes regresaron de Estados Unidos a México entre 1929 y 1937,¹³¹ la mayoría de ellos en condiciones sumamente difíciles.

Las consecuencias de que la migración de mexicanos a Estados Unidos no estuviese reglamentada ni administrada no pasaron inadvertidas para el gobierno mexicano. El reclutamiento unilateral de trabajadores por temporada en la frontera a lo largo de la primera guerra mundial mostró lo desagradable que resulta tal procedimiento cuando se trata de trabajadores sin ningún tipo de protección—despedidos de la industria y agricultura del norte de México—, así como la debilidad del gobierno mexicano.

El desempleo masivo y el proceso de repatriación causado por la Gran Depresión en los albores de la segunda guerra mundial vinieron a mostrarle al gobierno mexicano las condiciones, verdaderamente precarias, en las que se encontraban los trabajadores mexicanos en la economía del país del norte. Esto resultaba cierto tanto para los trabajadores legales como para los indocumentados, pues la repatriación unilateral a gran escala se dio en ambos casos, lo que vino a afectar social, económica y políticamente a la comunidad mexicana en Estados Unidos. Sin lugar a dudas, México también resintió ese proceso.¹³²

No es desatinado pensar que muchos expertos y oficiales mexicanos se propusieron evitar una situación como la anterior y, antes al contrario, iban a poner en juego todos los medios a su alcance para impedirlo. Por lo tanto, cuando en 1942 la embajada de Estados Unidos realizó los primeros acercamientos a la Secretaría de Relaciones Exteriores con el propósito de explorar las posibilidades de contratación de trabajadores temporales mexicanos para que laborasen en los campos de aquel país, no fueron pocos los renuentes a esa idea en el gobierno mexicano, pues recelaban de una repatriación similar a la de los años treinta.

¹³¹ Hoffman, *op. cit.*, pp. 174-175.

¹³² Laurence Hlsley Hewes Jr., "Some Migratory Labor Problems in California Specialized Agriculture", tesis de doctorado, George Washington University, 1945, pp. 129-130. Véase también Blanca Torres, *Historia de la Revolución Mexicana 1940-1952: Hacia la utopía industrial*, México, El Colegio de México, 1984, p. 236.