

Chemins et négoce entre le Mexique et les États-Unis: Les routes de la migration internationale

Laurent Faret*

La migration mexicaine aux États-Unis a été l'objet de nombreuses analyses dans le champ des sciences sociales. Un aspect peu étudié est celui des parcours entre les régions de départ au Mexique et les lieux de destination. Influences économiques et sociales au Mexique, insertion urbaine aux États-Unis et dimension politique des flux ont logiquement occupé le centre des débats. Pour autant, le mouvement de personnes entre les deux pays, sans doute bien supérieur à deux millions d'individus par an¹, doit inciter à avoir à l'esprit l'impact de ces flux permanents de personnes, qui fait de la frontière entre les deux pays l'une des plus actives au monde.

En fait, c'est sur l'ensemble des territoires affectés par ces mouvements qu'il faut poser la question de leur dynamique, de leur spécificité et de leurs effets induits. Les flux de la migration, ceux de personnes, mais aussi ceux de capitaux et de marchandises qu'ils génèrent, donnent lieu à une circulation intense et permanente le long de chemins particuliers. Ces "routes de la migration", résultat de facteurs tout autant historiques que géographiques, ne sont pas des espaces figés: les va-et-vient qu'elles supportent sont l'objet d'activités spécifiques, créatrices de gains, productrices de stratégies individuelles et sociales, révélatrices aussi de conflits entre les acteurs en présence. Après une mise en contexte historique du développement de ces routes, cet article décrit les axes actuels de la migra-

tion et la dynamique de quelques activités économiques que l'on peut y repérer.

Une géographie des routes migratoires

Premiers parcours et structuration de l'espace

Tout au long du XX^e siècle, la migration entre le Mexique et les États-Unis connaît une succession de phases variées, dont la situation actuelle est le résultat, en même temps qu'un nouvel état forcément provisoire. Aborder l'étude des routes de la migration nécessite de prendre en compte les processus historiques de la migration dans son ensemble, tout comme ceux spécifiques aux axes et modes de déplacement. Cette dernière dynamique est à son tour indissociable d'un autre facteur en forte transformation au cours de la même période, celui des transports et des axes de circulation au Mexique.

La majorité des auteurs concordent pour situer les premières migrations temporaires à la charnière entre le XIX^e et le XX^e siècle (voir entre autres Rionda 1992, Durand 1991). À partir de ces départs, d'abord isolés, les années 20 marquent la première phase importante de développement des flux. Mais la crise des années 30, fortement ressentie aux États-Unis, donne rapidement lieu à un arrêt brutal du processus et à un flux inverse d'expulsion des travailleurs

* Allocataire de recherche au CEMCA.

mexicains. Avec la seconde guerre mondiale, à nouveau, le besoin d'une main d'œuvre importante et saisonnière justifie l'embauche de travailleurs agricoles. Un cadre juridique et politique, qui se prolonge bien après la fin de la guerre, confère à cette nouvelle étape une autre dimension: le *Programa Bracero*, établi entre les deux pays en 1942 et rompu unilatéralement par les États-Unis en 1964, donne lieu à l'émergence d'une véritable tradition migratoire dans les campagnes de l'ouest mexicain².

La fin du programme ne marque en rien l'arrêt des flux de travailleurs. À la pratique désormais répandue du mouvement vers le nord, elle ajoute la croissance rapide des migrations clandestines, à partir du milieu des années 60, dont le poids devient vite un enjeu entre les deux pays. Dans un contexte d'interdépendance toujours aussi étroite entre les deux économies, le mouvement se perpétue en se diversifiant jusqu'au milieu des années 90, en dépit de l'acte de réforme des politiques migratoires aux États-Unis en 1986. Au delà des apparences, les fluctuations de la conjoncture sociale et politique dans le pays récepteur ne modifient pas la dynamique générale du phénomène: de larges pans de la société mexicaine sont chaque fois un peu plus concernés, directement ou indirectement, par la migration internationale. Les dernières années sont caractérisées par la croissance de l'émigration depuis les zones urbaines, l'élargissement des régions traditionnelles de départ et la transformation des profils migratoires.

Les premiers temps de la migration internationale sont fortement marqués par le développement du chemin de fer, dont les progrès jouent un double rôle au Mexique et aux États-Unis. Dans ce dernier pays, la construction des voies ferrées entre les centres urbains du nord-est et l'intérieur du pays mobilise une population importante de travailleurs. En marge du travail agricole dans le sud ouest, les premiers mexicains sont employés temporairement sur les chantiers au Kansas, en Californie, dans l'Illinois ou l'Ohio selon le lieu où les compagnies nord-américaines les envoient à partir de la frontière (Taylor 1933, Rosales 1978). En parallèle, au Mexique, le développement du chemin de fer impulsé par Porfirio Díaz joue un rôle essentiel de communication et de mise en mouvement des populations. Avec la réalisation de la ligne ferroviaire entre Mexico et Ciudad Juárez, terminée en 1884, le centre-ouest du pays est désormais connecté avec le réseau des États-Unis. Les opportunités de travail au nord se diffusent rapidement, d'autant

qu'elles trouvent un écho favorable dans les campagnes où l'activité agricole en crise libère bon nombre de travailleurs. La mobilité des ouvriers agricoles fait partie des pratiques émergentes, et les flux à destination des autres régions rurales et des petits centres urbains ne peuvent pas être entièrement absorbés par le marché local du travail³.

Pour ces raisons, le voyage en train vers la frontière fait peu à peu partie des images traditionnelles de la migration dans l'ouest et le nord du pays, au moment où la Révolution confère aussi à ce moyen de transport une forte valeur symbolique. Pour beaucoup, partir "*al norte*" tient beaucoup au désir de connaître d'autres lieux et vivre une autre expérience. De Guadalajara, Irapuato, Zamora, San Francisco del Rincón, et bien d'autres lieux, l'on part pour El Paso ou, plus tard, pour Nuevo Laredo ou Tijuana, ces villes de la frontière où il n'est pas difficile de se mettre au service des agents de recrutement (López Castro 1986). Souvent aussi, c'est directement au Mexique qu'on se met à disposition des *enganchadores*, ces agents recruteurs qui sillonnent les villages pour "mettre dans le train" les travailleurs que l'économie nord-américaine nécessite. La destination n'est d'ailleurs pas toujours l'endroit que le contrat de départ stipulait (Durand 1996). Au premier tiers du siècle, les routes de la migration sont ainsi très fortement influencées par le tracé des lignes ferroviaires, tout au moins sur la partie mexicaine des parcours. Cependant, il n'est pas exceptionnel d'enregistrer l'expérience de migrants réalisant le voyage à pied depuis des régions éloignées de la frontière. Dans ces cas là, si les délais sont bien évidemment beaucoup plus longs, les parcours ne sont pas forcément différents, la voie ferrée représentant souvent un guide assez sûr pour atteindre la frontière.

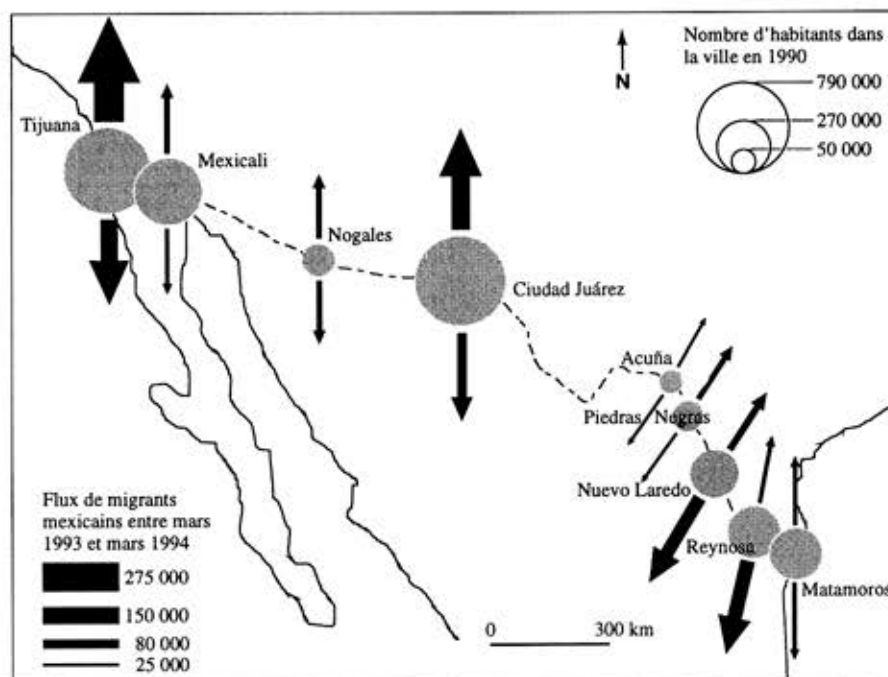
Avec le *Programa Bracero*, les axes du mouvement vers le nord se dessinent de manière plus nette, puisque les candidats au travail sont acheminés collectivement depuis des bureaux de recrutement au Mexique. L'aire de provenance des *braceros* reprend en grande partie les traits de la région pionnière de l'immigration que distingue Manuel Gamio dans les années 20, autour de trois États du centre-ouest (Guanajuato, Jalisco, Michoacán). S'y ajoutent des populations du nord du pays, jusqu'alors moins concernées (Chihuahua et Durango notamment) et du District Fédéral. Les centres de recrutement, s'ils ne présentent pas une activité constante sur toute la période que couvre le programme⁴, drainent généralement des personnes des

environs: c'est le cas de ceux installés à Guadalajara et Irapuato, avant que les centres du nord ne deviennent, à partir de 1958, les plus actifs. L'embauche se fait alors à Chihuahua, Monterrey ou Guaymas (Sonora), mais les modèles migratoires sont déjà bien établis et une grande part des *braceros* repartent d'une année sur l'autre, pour des périodes de trois à neuf mois.

L'acheminement depuis ces villes vers les États-Unis, soit cinq jours de train dans le cas de Guadalajara, se fait à la charge du futur employeur, jusqu'aux "centres de réception" à proximité de la frontière (par exemple à Río Vista, près de El Paso, pour les *braceros* recrutés à Chihuahua). Là, les travailleurs sont soit embauchés directement par des agriculteurs, soit pris en charge par des compagnies ou associations de producteurs agricoles (Hancock 1959). De là, ils gagnent les champs du Texas, de Californie, de l'Arizona, de l'Arkansas et du Nouveau Mexique, parfois jusqu'à ceux du Michigan.

À partir des années 50, la transformation rapide des infrastructures de transport et le développement de la migration clandestine induisent d'autres formes de déplacement. Le réseau routier, en croissance rapide, structure le territoire mexicain d'une manière beaucoup plus systématique que ne l'avait fait le train, qui tend à devenir plus marginal pour le transport des personnes. Le développement est spectaculaire: alors que le réseau routier national est de moins de 10 000 km en 1940, il atteint 70 000 km trente ans plus tard, pour arriver à 245 000 km en 1993 (INEGI 1995). Le commerce avec les États-Unis et l'urbanisation accélérée de la région frontalière font du développement des axes vers le nord une priorité.

Trois grands axes entre le centre du pays et la frontière correspondent précisément aux éléments orographiques de l'espace mexicain: l'un le long de la côte Pacifique, entre océan et Sierra Madre occidentale, un autre à travers les régions hautes du Mexique central et enfin un troisième qui longe la Sierra Madre orientale et profite des passages les



SOURCE: Recensement INEGI 1990 et EMIF (COLEF-CONAPO-STPS).

Figure 1 - Flux migratoires à la frontière (Mexique / États-Unis: entrées et sorties annuelles des travailleurs mexicains).

plus faciles pour la traverser à destination des plaines du Texas. Pour des raisons différentes, ces voies deviennent rapidement autant d'axes de la migration, chacun support d'une route migratoire aux caractéristiques propres (Revel-Mouroz et Bataillon 1977).

Les axes de la migration internationale

L'affirmation d'une route migratoire tient à plusieurs facteurs: les lieux de départ et les destinations envisagées sont bien entendu prépondérantes, mais un ensemble d'éléments moins facilement identifiables entrent en ligne de compte, surtout dans le cas de la migration clandestine. Le parcours le plus direct n'est pas systématiquement retenu: les connaissances antérieures, la "réputation de perméabilité" de la frontière dans tel ou tel secteur, tout comme l'éventuelle saturation des points de passage, ou la moindre distance en territoire étranger, interviennent également dans les choix des migrants.

La figure 1 montre les points de passage les plus fréquents de la frontière, à partir des données

établies par le Colegio de la Frontera Norte⁵ pour 1993. La prépondérance des passages par Tijuana et secondairement par Ciudad Juárez y est nette, confirmant en cela les études antérieures des années 80, tout en montrant que la part de la première ville est en décroissance relative⁶. À l'est de la région frontalière, la distribution des points de passage est plus large, résultat d'un réseau de voies de communication moins polarisé.

Cependant, l'observation la plus intéressante est sans doute la distinction des fonctions des villes frontalières: si Tijuana est le lieu principal d'entrée aux États-Unis, les villes de la région est (surtout Nuevo Laredo et Reynosa) constituent des points de passage importants en ce qui concerne les retours (flux nord-sud). L'hypothèse de circuits migratoires, selon laquelle une partie des migrants entrés par Tijuana et Ciudad Juárez tendraient à ressortir par les ports frontaliers de l'est, est à considérer, même si la période sur laquelle portent les données actuelles ne permet pas d'aller beaucoup plus loin dans ce sens. Les caractéristiques des différentes routes migratoires laisseraient toutefois à penser que l'hypothèse est fondée: la plus faible distance à couvrir en territoire mexicain (qui équivaut à moins de contrôles routiers, élément de choix important comme nous le verrons par la suite), tout comme la qualité du réseau routier aux États-Unis seraient des facteurs importants en faveur d'un passage par l'est.

Les caractéristiques des différents axes de la migration sont mieux prises en compte sur la figure 2, où origines et destinations des migrants internationaux sont reportés selon un découpage en trois secteurs (flux sud-nord, uniquement). On y retrouve l'importance de l'axe passant par le côté ouest de la frontière. Le très fort attrait de la Californie et, à un degré moindre et plus récemment, des autres États de la côte pacifique aux États-Unis, est à l'origine du développement de cet axe. Il doit aussi sa vitalité à un axe routier qui ne rencontre pas d'obstacles majeurs entre les régions traditionnelles d'origine de la migration et les villes frontalières de Basse Californie. Enfin, le développement de la culture commerciale d'irrigation dans cette partie de la région frontalière a souvent donné lieu à un flux migratoire qu'il est difficile de dissocier de celui à destination du pays voisin (c'est le cas notamment de la migration en provenance de l'État de Oaxaca).

En somme, cet axe s'est peu à peu révélé comme le catalyseur des mouvements depuis une grande partie de l'ouest et du sud du pays. L'intensité des

liaisons en autobus et en avion entre Tijuana et l'intérieur de la République en est une expression. À ce titre, le développement de ces activités commerciales doit d'ailleurs beaucoup à la mobilité des migrants internationaux sur ces parcours. En marge de ces facteurs, pour beaucoup de candidats à la migration sans-papiers, Tijuana jouit d'une réputation unique dans la hiérarchie des lieux potentiels de traversée de la frontière. Il est vrai que, malgré le renforcement régulier du Service de l'Immigration des États-Unis en hommes et en moyens depuis plus de 10 ans, le rapport entre le volume des candidats au passage et le champ d'action des patrouilles migratoires est toujours à l'avantage des premiers. Beaucoup de migrants inexpérimentés choisissent ainsi la route migratoire vers la Basse Californie dans l'optique d'y trouver les meilleures conditions de passage, supposé moins dangereux que dans le centre et l'est de la zone frontalière. De fait, la proximité des centres urbains de l'autre côté de la frontière (San Diego et Los Angeles) rend plus facile la possibilité de s'intégrer sans documents migratoires et moins coûteux les services d'un *coyote* (passeur). Paradoxalement, Tijuana offre aussi pour les mêmes raisons certains désavantages aux migrants: lieu de plus fort contrôle de la frontière, c'est là que sont appréhendés et expulsés le plus grand nombre de mexicains, entretenant en permanence un stock de candidats au passage qui font le jeu des passeurs malhonnêtes et des bandes organisées qui opèrent entre les deux pays.

Les flux transitant par le secteur central de la frontière, essentiellement Ciudad Juárez, présentent d'autres caractéristiques. Les distances parcourues pour atteindre la frontière sont plus faibles et l'origine géographique des migrants est plus nettement définie (les quatre États directement au sud du secteur, Chihuahua, Durango, Coahuila et Zacatecas représentent 65% du flux). Les destinations aux États-Unis sont par contre plus variées, puisque les deux États vers lesquels se dirigent 66% du flux total (Californie et Texas) ne représentent ici que 35% des passages. Les routes migratoires sont essentiellement orientées vers le Nouveau Mexique, l'Arizona, le Colorado et l'ouest du Texas.

Enfin, le troisième et dernier flux, par l'est de la région frontalière, est surtout caractérisé par sa polarisation vers le Texas. Les routes migratoires dans ce secteur sont cependant plus diversifiées: aucun port frontalier ne joue le rôle prédominant de Ciudad Juárez ou de Tijuana dans les cas précédents. Les villes de Nuevo Laredo, Reynosa, Piedras



Figure 2a - Secteur ouest de la région frontalière (ports frontaliers de Tijuana, Mexicali et San Luis Río Colorado).



Figure 2b - Secteur centre de la région frontalière (ports frontaliers de Ciudad Juárez, Nogales et Agua Prieta).

Negras et Matamoros présentent toutes une activité migratoire importante. Dans cette région, concernant les passages clandestins, on note souvent que la traversée du fleuve demande une plus grande expérience pour les migrants. Mais les conditions naturelles ne peuvent pas pour autant être vues ici comme un réel facteur limitant: des entretiens menés auprès de migrants-circulants (passant régulièrement par Nuevo Laredo et ayant des expériences à d'autres points de la frontière) montrent que, après une première expérience effectivement difficile, le passage par le fleuve ne rend pas la traversée plus compliquée et que de nombreux migrants la réalisent seuls: "passer sous le pont", telle qu'eux mêmes qualifient l'opération, présente pour ces "habitues" l'avantage de ne pas rallonger le voyage et de rejoindre leur lieu de travail dans un temps presque aussi court que ceux qui disposent de documents migratoires⁷.

Les routes migratoires dans ce secteur de la frontière tiennent en fait beaucoup aux destinations finales. Les flux à destination du Texas, majoritaires, se divisent selon deux axes: le premier relie les villes de Monterrey, San Antonio, Austin et Dallas-Fort Worth, c'est-à-dire qu'il reprend une des voies d'échange les plus importantes entre les deux pays:

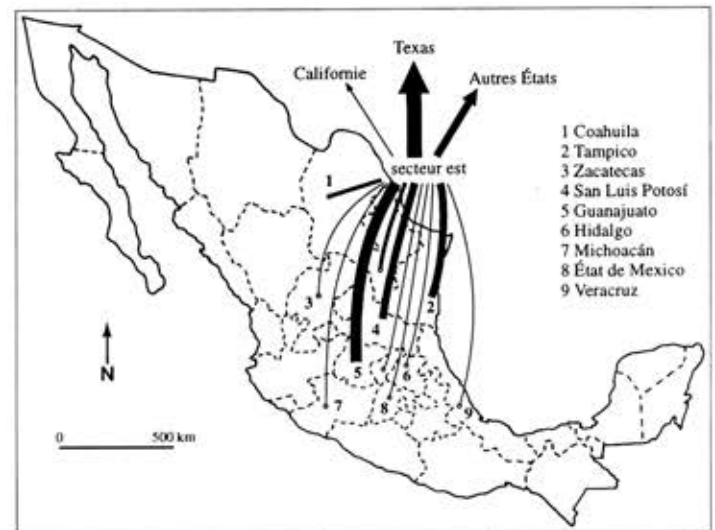


Figure 2c - Secteur est de la région frontalière (ports frontaliers de Ciudad Acuña, Piedras Negras, Nuevo Laredo, Reynosa y Matamoros).

SOURCE: EMIF (COLEF-CONAPO-STPS).

Figure 2 - Le trois axes de la migration internationale.

le second est avant tout dirigé par l'axe routier, coté nord-américain, qui mène aux centres urbains et industriels de la côte du Golfe (Corpus Christi, Houston, Galvestone) et au delà aux États du sud-est (Floride, Géorgie, Caroline...).

La figure 3 donne l'exemple de la route migratoire à destination de Dallas. Établie à partir des liaisons assurées par des petites sociétés mexicaines de transport installées dans cette ville, elle montre une image de l'"aire d'attraction" de Dallas: ces microsociétés, dont nous reparlerons plus loin, sont toutes nées pour répondre aux besoins spécifiques de liaison entre la ville et les régions d'émigration au Mexique. Leur création, tout comme le fait qu'elles se développent rapidement sur certaines routes, sont de bons indicateurs pour considérer qu'elles donnent une image assez fidèle de l'aire d'attraction actuelle de la ville et des redistributions à partir de celles-ci. La carte montre nettement la canalisation des flux au Mexique par l'axe San Luis Potosí - Monterrey - Nuevo Laredo, qui draine les migrants en provenance de Querétaro, une partie du Bajío, le nord de l'État de Guanajuato et San Luis Potosí. Elle témoigne aussi du rôle de Dallas comme "porte" du territoire nord-américain. Assez souvent, ces microsociétés ont un bureau à Dallas et une base dans un village ou une ville mexicaine avec laquelle elles assurent leur principale liaison. Presque toujours, l'extension de leurs services au delà du Texas correspond à une diffusion des personnes originaires des mêmes lieux vers d'autres régions. Les routes migratoires se prolongent ainsi vers Chicago via le Missouri et, plus récemment, vers les pôles attractifs du sud-est (Atlanta, Jacksonville, Raleigh...).

Plus marginales, mais en constante progression, les routes aériennes de la migration méritent également l'attention. Depuis longtemps, l'activité de l'aéroport de Tijuana est liée à la migration internationale, dans le sens des retours encore plus que dans celui des départs. Plus récemment, les lignes entre le centre-ouest mexicain et les États-Unis ont connu un développement important, sous l'impulsion des compagnies aériennes des deux pays. Les cinq aéroports de l'ouest mexicain (Guadalajara, León, Zacatecas, Aguascalientes et Morelia) sont aujourd'hui reliés à plusieurs grandes villes nord-américaines: Chicago, Los Angeles, Houston, Denver... et le marché des transports aériens est ici particulièrement porteur, dans un contexte général où le recours à l'avion devient plus fréquent pour de telles distances. Si ce mode de déplacement est encore rarement celui des migrants jeunes, dans

leurs premières expériences, les mexicains installés aux États-Unis, tout comme les parents qui visitent un membre de la famille dans l'un ou l'autre pays, sont devenus une clientèle importante de ces lignes. Les flux aériens entre les deux pays sont dans ce sens à voir comme le résultat récent et indirect d'un processus ancien qui présente aujourd'hui des effets induits.

Négoce et routes migratoires

Quelques remarques sur un thème ignoré

Depuis longtemps, les routes migratoires que nous avons signalées jusqu'à présent sont le support d'activités économiques importantes, même si le statut marginal ou illégal de ces dernières leur a valu une faible attention de la part des observateurs de la migration. De tout temps, le déplacement de populations a donné lieu à un ensemble d'activités directes et indirectes. Le transport en lui-même (lignes d'autobus, lignes aériennes, vente du carburant, autoroutes...), mais aussi la fourniture des différents biens et services que nécessitent les migrants au cours de leur voyage (logement, alimentation, entretien des moyens de transport...) sont autant de secteurs que la migration contribue à soutenir et développer. Nous n'insisterons pas ici sur de tels éléments que l'on retrouve partout, même si l'ampleur des déplacements entre le Mexique et les États-Unis leur confère évidemment une dimension particulière.

Je porte ici mon attention à la description et l'analyse d'autres éléments, moins connus et plus directement liés à la spécificité du cas de la migration mexicaine. Le déplacement annuel de plus de deux millions de personnes (flux nord-sud et sud-nord confondus)⁸ est à l'origine de multiples activités d'échelle réduite, souvent l'affaire d'une seule ou de quelques personnes, mais auxquelles la dimension du flux finit par donner une ampleur économique et sociale loin d'être négligeable. C'est en grande partie ce caractère éclaté et cette faible visibilité des acteurs économiques qui expliquent la faiblesse des travaux consacrés au thème. C'est aussi la difficulté à réunir une information à une échelle globale sur des phénomènes assez variables

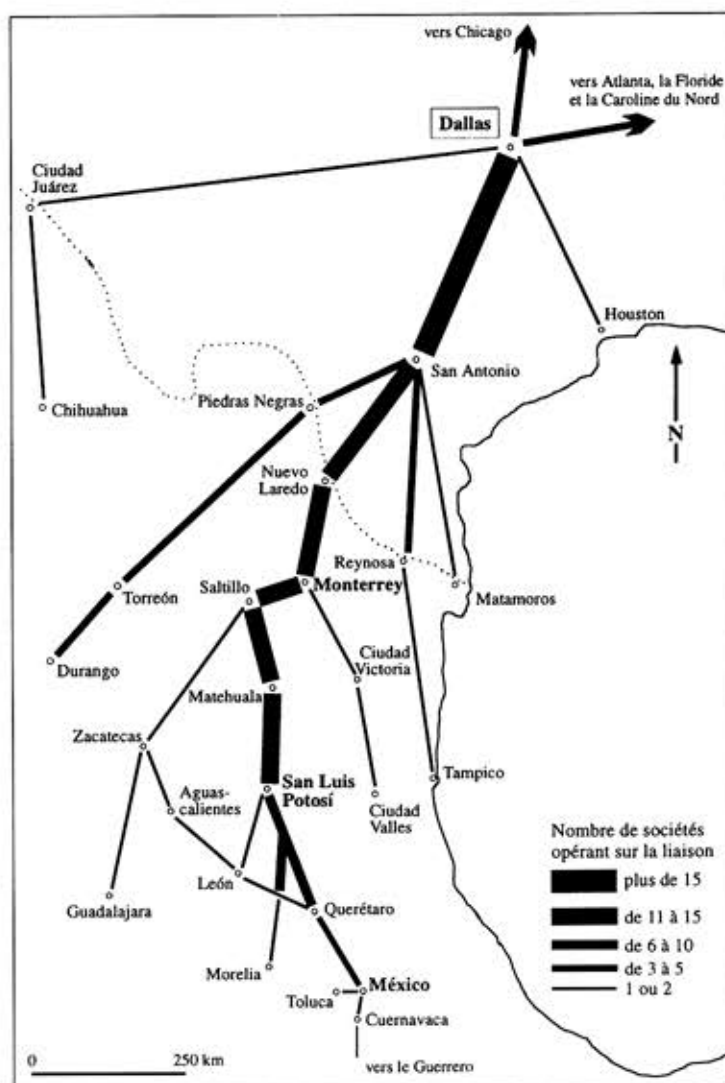
dans l'espace. Enfin, c'est peut être surtout la dimension illégale, plus ou moins marquée, de certaines de ces activités qui a restreint le champ d'observation, obligeant très fréquemment les observateurs à recourir à des sources d'information indirectes.

Le "business" de la migration

Certaines activités liées à la migration internationale présentent une permanence et une ampleur telles qu'elles sont devenues le revenu essentiel, sinon exclusif, de nombreuses personnes. Ici, l'activité vraisemblablement la plus lucrative est celle occasionnée par le passage clandestin de la frontière. Les *coyotes* ou *polleros* (passeurs) constituent un groupe professionnel à part entière des deux cotés de la frontière, même s'il existe de grandes différences dans les pratiques de cette activité. Une autre activité économique, plus récente mais en constante croissance, est celle de l'acheminement entre des points spécifiques de l'espace migratoire de personnes et surtout de biens les plus divers. Enfin, il ne pourrait être question des activités suscitant des mouvements d'argent le long des routes migratoires sans considérer les extorsions dont sont victimes les migrants mexicains tout au long de leur déplacement de la part des représentants de l'autorité publique. Véritable fléau pour beaucoup de migrants, notamment ceux sur le chemin du retour vers leur communauté d'origine, c'est au Mexique que ces abus sont régulièrement enregistrés, alors qu'au nord de la frontière les problèmes rencontrés avec les autorités sont d'un autre ordre (abus d'autorité, vexations diverses et violation du respect des droits de la personne, etc.).

LES COYOTES: VIVRE D'UN "SAVOIR-TRAVERSER"

Avec le développement de la migration sans documents migratoires, l'activité de passeur a connu une époque particulièrement faste depuis les années 60. Aujourd'hui, les formes d'exercice de l'activité varient selon de nombreux facteurs: la distance parcourue, le mode de passage de la frontière, la garantie présentée par le *coyote*, la taille du groupe emmené peuvent être très différents. De même l'est le degré d'organisation des personnes qui se dédient



SOURCE: Annonces des sociétés dans les journaux hispaniques de Dallas-Fort Worth (octobre et novembre 1996).

Figure 3 - Routes régulières des petites sociétés de transport opérant entre la ville de Dallas (Texas) et le Mexique.

à l'activité, duquel dépend bien entendu le coût des services rendus.

Pour appréhender la variété des situations, trois formes d'exercice de l'activité peuvent être distinguées schématiquement, correspondant à trois niveaux d'organisation différents. En premier lieu, le gain généré par la conduite de personnes à travers la frontière est dans certains cas proche d'une simple "indemnisation": une personne qui connaît bien la région frontalière fait profiter de son expérience à ses compagnons de route, assez fréquemment des personnes qu'il connaît personnellement. Il ne s'agit

pas là d'une activité de passeur dans son sens le plus strict puisque le "guide" est un migrant lui-même et que son objectif est tout autant de parvenir à un lieu donné aux États-Unis que de tirer un avantage économique de son savoir-faire. Cette forme de passage de la frontière résulte de pratiques très répandues de partage de l'expérience; c'est l'apparition d'une relation marchande entre ces personnes qui est plus récente, correspondant vraisemblablement pour les "guides" à une prise de conscience de l'avantage à tirer de leur expérience et une possibilité de couvrir ainsi leurs propres frais de voyage.

La seconde façon d'exercer l'activité peut facilement être vue comme une certaine professionnalisation de cette première forme. Dans le centre-ouest mexicain, région de forte et ancienne migration, de nombreux migrants d'expérience ont fait le choix de se consacrer exclusivement, ou presque exclusivement, à l'activité de passeur. Connus des habitants de leur communauté et des villages voisins, ils proposent aux candidats à la migration de prendre en charge l'ensemble du voyage (à l'exception fréquente des frais de déplacement jusqu'à la frontière) jusqu'à une destination précise aux États-Unis, souvent fournie par le nom et l'adresse d'un parent ou ami qui se porte caution pour la personne en question. C'est généralement sur une relation de confiance que s'instaure la transaction: l'intérêt pour les migrants de traiter avec un *coyote* du lieu d'origine est évident (personne connue directement ou indirectement, réputation de sérieux contrôlable, prix connu...), l'intérêt pour le *coyote* est d'être toujours au plus près de la demande et d'avoir à faire à beaucoup moins de concurrence que dans la zone frontalière. En fait, lorsqu'il s'agit d'un système bien organisé, le passeur contacté au village peut être le premier élément d'une chaîne plus importante de personnes; dans ce cas le rôle de celui-ci est de former un groupe de candidats et enregistrer les destinations nécessaires à la préparation du voyage. Une seconde personne s'occupe alors de la traversée proprement dite du groupe. Enfin, un troisième membre est chargé de la dernière partie du parcours aux États-Unis, c'est-à-dire l'acheminement de chaque personne jusqu'à sa destination.

Il est difficile d'estimer l'importance de cette forme de l'activité dans le centre-ouest du Mexique. Pour en donner une idée, l'exemple de la communauté du nord de l'État de Guanajuato, où j'ai mené en 1996 certains entretiens qui documentent cette partie, peut être avancé: dans ce petit bourg, fortement impliqué dans la migration internationale de-

puis une trentaine d'années seulement, quatre *coyotes* connus et en activité peuvent être recensés dans la seule *cabecera*⁹ municipale (d'une population de 5 960 habitants en 1995¹⁰). S'il est certain que le rayon d'action de ces passeurs dépasse le cadre strict du village, il ne peut cependant être très étendu, les municipes voisins comptant également avec leurs propres *coyotes*. En 1996, le coût du passage varie entre 600 et 1 000 dollars par personne, selon les garanties présentées par le passeur pour une destination finale dans le sud des États-Unis (dans le cas présent, fréquemment une grande ville du Texas). Les groupes constitués sont de 10 à 15 personnes en haute saison, et il est courant qu'un passeur réalise en moyenne un voyage par semaine.

La troisième et dernière forme d'exercice de l'activité de passeur, la plus développée, est plus multiforme: Il s'agit des *coyotes* opérant directement dans la région frontalière. C'est généralement à la gare d'autobus, à l'aéroport des villes de la frontière, ou en bordure même de la ligne, qu'ils proposent leurs services aux personnes en provenance d'autres parties du pays. Modes de traversée, tarifs et garanties sont ici très variables. La recommandation faite par un proche pour s'adresser à tel passeur (connu par une adresse où se rendre à l'arrivée dans la ville frontière) est une aide importante pour minimiser les risques, mais elle n'est pas systématique. Les migrants les moins expérimentés sont souvent des proies faciles pour les passeurs malhonnêtes et les bandes organisées qui opèrent dans ces villes, le risque de dénonciation de la part de personnes s'aventurant vers l'illégalité étant particulièrement faible.

Les montants d'argent en jeu dans ces transactions sont très difficilement quantifiables. Selon les risques qu'un candidat au passage est prêt à prendre et l'effort physique qu'il peut fournir, le prix des services fluctue. Un passage terrestre impliquant plusieurs jours de marche (c'est le cas du secteur est de la zone Tijuana-San Diego, selon la destination, et du secteur Nuevo Laredo-Laredo) est l'option la plus économique (de 100 à 200 dollars en 1994 à Tijuana¹¹). D'autres formes plus rapides sont plus onéreuses, certaines allant jusqu'au passage par le poste frontalier avec de faux documents migratoires ou une connivence entre le *coyote* et les agents migratoires en fonction au moment du passage¹². Enfin, récemment, le transport des personnes depuis les villes frontalières des États-Unis et leur destination finale est peut-être réalisé en avion, sous la conduite du passeur, évitant ainsi les

contrôles sur la route, notamment le franchissement de la seconde inspection à la sortie de la zone frontalière (à 25 miles au nord de la frontière).

Prise globalement, l'activité multiforme des passeurs sur les différentes routes de la migration représente une importante circulation d'argent suscitée par le déplacement des personnes. Si au moment de l'entrée en vigueur de la loi Simpson-Rodino, en 1986, aux États-Unis (qui avait permis à 2,3 millions de "sans-papiers" de régulariser leur situation), on avait pu penser que le marché du passage clandestin allait se rétrécir, il n'en a pas été ainsi et c'est aujourd'hui une activité qui paraît en continu développement, avec le raffinement des pratiques de contournement des forces des services migratoires. Aux États-Unis, le développement d'un climat anti-immigrant durant les trois dernières années a conduit à faire peser une plus forte pression sur les passeurs, notamment par le durcissement des peines encourues. Pour autant que l'on puisse en juger, devant l'importance de la demande au Mexique cette pression supplémentaire n'a pas réduit de façon significative l'activité des passeurs. Elle semble par contre s'être ressentie dans les tarifs pratiqués, l'évolution de ceux-ci étant très liée aux risques pris par les *coyotes*¹³.

L'ESSOR DES MICROSOCIÉTÉS DE TRANSPORT

C'est plus récemment, pour répondre à des besoins spécifiques ressenties par les migrants et leurs familles dans les deux pays, que s'est développée l'activité des microsociétés de transport. Aujourd'hui, les routes migratoires entre les deux pays sont sillonnées par un nombre important de camionnettes, fourgons et bus qui mettent en relation permanente les lieux de forte émigration et les destinations les plus fréquentes aux États-Unis. L'exemple de Dallas, que la figure 3 présentait, se répète dans beaucoup de villes selon des formules très voisines. À l'origine, c'est le rôle important de "convoyeur" ou de "facteur" que jouent les migrants lorsqu'ils se déplacent qui a été élevé au rang d'activité à part entière. Des migrants d'expérience, dont les documents migratoires leur permettent de circuler librement entre les deux pays, ont commencé à faire le voyage avec de plus en plus de matériel et d'argent confiés par des proches pour être acheminés à un parent. Le sentiment communautaire et la chaîne de confiance mutuelle que celui-ci sous-entend furent les clefs de la réussite de ces pionniers.

Dans un contexte de méfiance de la part des migrants vis-à-vis de beaucoup d'autres spécialistes du transport et de la messagerie (service postal, télégrammes, virements bancaires...), confier l'argent épargné à une personne connue (du même village d'origine le plus souvent), qui se charge de le remettre en mains propres à son destinataire, est un système très appréciable, que l'on est prêt à payer à sa juste valeur.

L'essor de telles pratiques a conduit beaucoup de personnes à y voir plus qu'un service annexe rendu à des pairs, et à se lancer dans un créneau jusqu'alors inexploité. Avec un investissement initial minime (le plus souvent un véhicule équipé d'une galerie et pouvant emmener 6 ou 8 personnes), le succès a été rapide. Le transport des personnes¹⁴ dans les deux sens représente une part de l'activité, mais l'essentiel est constitué par le transfert de fonds des États-Unis vers le Mexique ainsi que le transport de matériel. Avec une commission variable entre 5 et 10% des sommes transportées en liquide, l'activité est lucrative puisque le système s'est imposé, dans les villages et villes mexicaines où il existe, comme un des moyens les plus utilisés pour les remises d'argent¹⁵. En parallèle, les camionnettes permettent la circulation de toutes sortes de marchandises: depuis le nord on expédie une large gamme de biens d'équipement (appareils électroménagers, téléviseurs, bicyclettes, pièces de rechange pour automobile, pneus, vêtements...). Depuis le sud, les envois sont surtout de marchandises de valeur avant tout symbolique qui "rappellent le pays" (fromage, figues de barbarie, nopals...) et des produits de l'industrie locale (artisanat du cuir par exemple depuis le Bajío).

Là encore, il s'avère difficile d'apprécier l'ampleur actuelle de cette activité entre les deux pays. La figure 3 montre que les régions traditionnelles d'origine des migrants sont bien desservies pour ce qui concerne Dallas. Dans certains cas du nord de l'État de Guanajuato et à San Luis Potosí, les premières personnes à se dédier à l'activité sont aujourd'hui à la tête de petites entreprises pouvant compter jusqu'à une dizaine d'employés et plusieurs véhicules, parmi lesquels de véritables autobus. Les personnes impliquées (patrons et chauffeurs) étant originaires de villages où la migration pâlie souvent à la faiblesse des activités économiques locales, cette activité ne peut pas être considérée comme marginale, et l'importance de retombées multiples doit être soulignée¹⁶. Pris dans leur ensemble, les gains de cette forme de transport sont un produit indirect

du flux migratoire. Longtemps captés par des entreprises étrangères, certains migrants tentent depuis une dizaine d'années de tirer parti de leur savoir-faire pour en devenir les propres bénéficiaires.

LA PERMANENCE DES EXTORSIONS

Si les routes de la migration sont l'objet d'activités économiques lucratives, elles sont aussi soumises à des règles tacites et à des abus: ceux qui fréquentent ces routes les connaissent, les subissent bien souvent mais rarement les dénoncent. Les flux d'argent qui transitent par l'intermédiaire des migrants eux-mêmes entre les États-Unis et le Mexique sont très importants (selon F. Lozano —1996—, le montant de ces "transferts dans la poche" a été de 754,5 millions de dollars en 1995, soit près de 20% du total des sommes reçues au Mexique; dans un travail antérieur —1993— il avait estimé à 1 800 dollars la somme moyenne annuelle rapportée de cette manière par chaque migrant). Depuis longtemps, de telles sommes en transit ont été l'objet de relations difficiles entre les migrants de retour et les représentants de l'autorité publique au Mexique. Ces derniers, abusant de leur fonction et de leur pouvoir d'arrêter pendant plusieurs heures des voyageurs pressés de rallier leur destination, "prélèvent" ainsi sans difficulté une part de ce capital. Il n'est pas l'objet ici de détailler les causes ou les origines d'une pratique qui rappelle des formes de corruption visibles dans d'autres secteurs de la société mexicaine; l'objectif est plutôt d'essayer d'en prendre la mesure et d'estimer son évolution actuelle.

Jusqu'à une époque récente, peu d'observateurs de la migration internationale avaient accordé un intérêt à cet aspect du phénomène. C'est surtout dans la région frontalière, lieux des plus fortes extorsions, que des études commencent à intégrer ce facteur¹⁷. Les résultats montrent que l'extorsion policière en territoire mexicain est la première source de problèmes rencontrés par les migrants lors de leurs déplacements entre les deux pays¹⁸, et qu'elle est le fait de l'ensemble des corps en charge de la sécurité publique le long des parcours (Policía Municipal, Policía Judicial Federal et des États, Procuraduría General de la República et personnel de l'Instituto Nacional de Migración)¹⁹.

Pour répondre à ce problème persistant, les autorités mexicaines ont lancé en 1989 le *Programa Paisano*²⁰ avec pour objectif de rendre le voyage plus facile aux migrants et encourager les dénonciations

de ces abus. Dans le secteur frontalier de Tijuana, la permanence notoire de ces pratiques a suscité la création d'un groupe de protection des migrants en 1990 (connu sous le nom de Grupo Beta). Le nombre des extorsions déclarées semble effectivement avoir baissé dans la région frontalière depuis cinq ans²¹; mais ces pratiques sont repérables sur tout le parcours migratoire, au long des différents points de contrôle que les migrants ont à franchir, et l'amélioration de la situation en région frontalière n'est parfois due qu'au report de ces pratiques plus au sud²².

Un trajet effectué en compagnie d'une trentaine de migrants sur le chemin du retour en novembre 1996, à bord d'un des bus mentionnés dans la partie précédente, en donne une illustration. Entre Nuevo Laredo et San Luis Potosí, quatre contrôles en plus de la révision à la frontière sont tous l'objet d'extorsions non dissimulées, sous menace de fouille complète de tout le véhicule (ce qui signifierait plusieurs heures perdues) ou de dénonciation des "sans-papiers" (lesquels, largement majoritaires dans le bus, sont soumis à des "participations" plus élevées)²³.

Il est probable qu'une part importante des 1,19 millions de migrants qui franchissent la frontière annuellement dans le sens nord-sud²⁴ soient soumis à ces extorsions, ce qui laisse à penser que les sommes ainsi prélevées se chiffrent en millions de dollars. Il est significatif à ce titre de noter que ce thème est l'une des revendications essentielles faites par les organisations de migrants mexicains aux États-Unis, auprès des Consuls mexicains dont ils dépendent, dans un contexte où les autres problèmes rencontrés par ces personnes ne manquent pas aux États-Unis même²⁵.

Migration et petit commerce

En marge des activités signalées jusqu'à présent, importantes par le volume de leurs transactions, les routes migratoires sont aussi le support d'échanges commerciaux de produits en petite quantité, échanges réalisés par les migrants eux-mêmes. Plusieurs facteurs concourent au développement de ces formes commerciales: bien avant la mise en place du TLC, *Tratado de Libre Comercio* (ALENA), en janvier 1994, dont les clauses devraient par ailleurs profiter à cette activité, il n'était pas rare que des personnes mettent à profit leurs déplacements fréquents entre

les deux pays pour emmener avec eux une certaine quantité de marchandises, dans le but de les revendre avec un certain profit dans leur lieu de destination. Les dévaluations successives de la monnaie mexicaine ont souvent permis une augmentation relative des marges lorsque les marchandises provenaient des États-Unis et étaient vendues au Mexique²⁶. Dans le même temps, les marchandises en provenance du Mexique trouvèrent dans les villes des États-Unis un marché en extension: les produits proposés par les migrants, souvent présentés de façon directe (par connaissance, sur des marchés, ou au sein de boutique sans fioritures) sont offerts à des prix défiant la concurrence des circuits traditionnels. Il faut ajouter à cela la croissance démographique de la population hispanique (la majorité de la clientèle), très intéressée par la mise à disposition de produits en provenance du pays d'origine. Ce "commerce ethnique", dans lequel les migrants mexicains semblent s'être investis avec un certain retard par rapport à d'autres groupes immigrants aux États-Unis, met aujourd'hui à profit les routes migratoires bien établies et le différentiel entre les régions qu'elles mettent en contact.

Le secteur des articles en cuir produits au Mexique dans la région du Bajío donne un exemple de cette activité commerciale. Dans les 10 dernières années, des migrants originaires de cette région se sont organisés pour acheter bottes, vestes et vestons, sacs et accessoires dans les fabriques de León, assurer leur transport par les moyens les plus économiques (très souvent la route) et proposer ces marchandises à Dallas, Houston, Los Angeles... Dans le quartier hispanique de Dallas, les pionniers de cette activité ont dépassé le stade des transactions limitées aux seuls gens du village d'origine. Après le stade de la vente en étal les fins de semaine, plusieurs d'entre eux ont ouvert, ces toutes dernières années, des magasins au cœur de ce quartier²⁷. Dans ce contexte, les formes traditionnelles de fourniture en marchandises sont souvent insuffisantes, et l'on en vient à délaisser les routes migratoires des premiers temps pour des acheminements plus directs de marchandise en gros.

Dans l'autre sens des parcours, la même activité peut être observée, même si son rythme de développement paraît plus lent, et les formes de l'activité encore plus informelles. La revente de voitures et fourgonnettes, de motos, d'appareils électroménagers, de jouets rapportés des États-Unis, très souvent sur demande, assure à certains migrants une activité économique complémentaire en même

temps qu'une certaine valorisation sociale de leur expérience de migrant-circulant. Il est aujourd'hui admis, dans beaucoup de villages de l'ouest mexicain, que l'établissement de certains commerces "classiques" est plus que difficile: concurrencer la revente de matériel audiovisuel en provenance des États-Unis, par exemple, tient économiquement de la gageure.

* * *

Les routes migratoires entre le Mexique et les États-Unis, organisées autour de quelques axes majeurs, sont loins d'être des espaces figés. Si leur tracé répond à des conditions historiques et structurelles tout autant que géographiques, les dynamiques sociales qui s'y observent méritent une attention particulière, tant elles sont le lieu d'une activité riche et souvent méconnue. Les groupes migrants mexicains sont détenteurs d'un savoir-faire indéniable, transmis et reformulé de génération en génération tout au long du XX^e siècle. La capacité de ces personnes à s'adapter à des conditions souvent hostiles, sans cesse variables selon les contextes économique et politique des deux pays est bien réelle. Elle leur a permis, petit à petit, de tirer parti du statut à part que donne à certains d'entre eux leur forte mobilité entre les deux pays, proche parfois du nomadisme. À court et moyen terme, les flux de toute nature le long des routes qu'ils empruntent ne semblent pas en vue de se réduire. Au contraire, l'amélioration générale des moyens de communication permet de réduire les distances et de multiplier les contacts entre les migrants et leurs communautés d'origine. C'est plus vraisemblablement à un élargissement de ce que l'on inclue sous l'expression de route migratoire que ces transformations nous invitent. Lignes aériennes, voies électroniques de transfert d'argent, télécommunications par satellite, font partie des multiples liens qui se tissent régulièrement entre les espaces de la migration, en parallèle des liens traditionnels: leur somme contribue fortement au rapprochement des régions concernées, et par là à une permanente recomposition des territoires qui les composent, logique puissante dans certaines parties des deux pays.*

Notes

- 1 L'estimation est formulée à partir des données du Colegio de la Frontera Norte, concernant les arrivées annuelles dans la région frontalière de personnes ayant le projet de passer aux États-Unis ou revenant de ce pays (EMIF 1993). Ces données ne concernent que les travailleurs migrants eux-mêmes (qu'ils résident aux États-Unis ou au Mexique), et ne couvrent que les traversées par voie terrestre qu'ils réalisent, comptabilisées aux principaux terminaux des transports publics des villes mexicaines de la frontière. Il est cohérent de penser que le chiffre des déplacements est en fait bien supérieur si l'on y ajoute les déplacements directs par avion, les passages de la frontière en véhicule personnel, les traversées des personnes résidant dans les villes frontalières et tous les voyages de parents ayant d'autres motifs de déplacement que la recherche d'un emploi.
- 2 *Bracero*: le travailleur mexicain parti sous contrat aux États-Unis. Il s'agit en fait du second *Programa Bracero*, le plus important et le plus long. Un premier programme avait déjà pourvu au manque de main d'œuvre aux États-Unis, entre 1917 et 1921, au moment de la première guerre mondiale.
- 3 Luis Miguel Rionda mentionne, à propos des *jornaleros itinerantes* du Michoacán: "El grueso del campesinado michoacano se encontraba amarrado al terruño por deudas impagables o por pura necesidad. Pero ya desde entonces algunos contingentes habían hecho de la libre venta de su fuerza de trabajo todo un modo de vida: los jornaleros itinerantes, que perseguían las fuentes de trabajo en los lugares donde se encontrasen. Es así que muchos campesinos se dedicaban temporalmente a la zafra en el centro de Michoacán, sur de Guanajuato o sureste de Jalisco; a la trilla del trigo en el Bajío; el tabaco en Nayarit; el arroz en Michoacán y Colima; el algodón en Jalisco y Michoacán, etcétera." (1992, p. 83).
- 4 On assiste en fait à un déplacement progressif de ces centres vers le nord au cours du programme, de la ville de Mexico en 1942 vers Irapuato et Guadalajara en 1944, Zacatecas, Chihuahua, Tampico et Aguascalientes en 1947 et finalement Hermosillo, Chihuahua et Monterrey en 1955 (Verea 1982).
- 5 Je tiens ici à adresser mes remerciements à MM Jorge Bustamante (COLEF), et David Heer (USC), pour l'accès aux données de la *Encuesta sobre Migración en la Frontera Norte* de 1993.
- 6 En 1984, la région frontalière de Tijuana concentrait 50,8% des passages nord-sud (ETIDEU-CONAPO) contre 34,5% en 1993 (EMIF).
- 7 Selon entretiens réalisés à Guanajuato et Dallas, entre février et octobre 1996.
- 8 Voir note 1.
- 9 La *cabecera* correspond au chef lieu d'un municipio, son lieu de plus fort peuplement. Dans le cas présent, la population totale du municipio, dont on peut penser qu'elle a recours aux services des passeurs de la *cabecera*, est de 20 100 personnes en 1995.
- 10 Source: *Conteo de población* INEGI 1995.
- 11 Selon entretiens réalisés à Tijuana en août 1994. Cohérent avec Chavez 1992.
- 12 *Idem* note 10.
- 13 À ce titre, les majeures précautions prises par les passeurs envers leurs clients sont relatives à ce risque: aucun membre d'un groupe intercepté par la patrouille migratoire ne doit désigner le *coyote* comme jouant le rôle de guide pour les autres personnes, garantie particulièrement difficile à obtenir par le passeur au moment du départ.
- 14 L'activité est à distinguer de celle de passeur antérieurement décrite. Il s'agit ici du seul voyage de personnes disposant de documents migratoires, tout du moins lorsque celles-ci réalisent l'ensemble du parcours.
- 15 Selon entretiens avec les responsables de guichets de change du nord de l'État de Guanajuato en octobre 1995 et les opérateurs de ces camionnettes à plusieurs reprises entre octobre 1995 et novembre 1996.
- 16 Dans le municipio préalablement cité aux limites des États de Guanajuato et Jalisco, les estimations que je formule sont de 20 à 25 départs de ces camionnettes par semaine, affrétées par une douzaine de petites sociétés, à destination essentiellement de Dallas et dans une moindre mesure de Chicago.
- 17 Notamment les études menées par les antennes régionales de la Commission Nationale des Droits de l'Homme, le Colegio de la Frontera Norte (*Proyecto Cañón Zapata*) et différentes organisations non-gouvernementales.
- 18 Selon Robledo, 1996, à partir d'une étude de cas menée pour les migrants originaires de l'État de Zacatecas.
- 19 Le second rapport de la Commission Nationale des Droits de l'Homme précise à propos des extorsions policières: "En esta problemática se encuentran involucrados tanto los trabajadores mexicanos en tránsito hacia la franja fronteriza sur de los Estados Unidos de América, como aquellos connacionales que, en diversas épocas del año, buscan regresar a sus comunidades de origen para celebrar diversas festividades. En dichas acciones violatorias participa un número importante de servidores públicos, pues intervienen diversos cuerpos policíacos que operan a lo largo y ancho de la mayor parte de las rutas migratorias. [...] servidores públicos que, abusando de sus funciones, exigen dinero a los trabajadores migratorios bajo amenazas de golpes, pérdida de la vida o encarcelamiento como sospechosos de estar involucrados en contrabando, robo y narcotráfico." (1996: 63).
- 20 Ou "programme compatriote" en français.
- 21 Selon les données du *Proyecto Cañón Zapata* (COLEF), les baisses les plus spectaculaires ont été enregistrées dans les zones frontalières de Tijuana et Mexicali: le pourcentage de personnes déclarant une extorsion serait passé respectivement de 53 à 9%, et de 29 à 1% des personnes enquêtées entre 1990 et 1994. Les lieux des plus fréquents abus seraient, sur l'ensemble de cette période, Nuevo Laredo et Tijuana: respectivement 14,8% et 12,4% des personnes enquêtées.
- 22 Cité par exemple dans le cas de Tijuana par le rapport CNDH 1996.
- 23 Au total, les "coopérations pour le café", selon les propos mêmes d'un agent fédéral, représentent ce jour-là pour mes voisins un total variant entre 40 et 50 dollars par personne, soit environ 1 200 à 1 500 dollars pour l'ensemble du bus! Ce cas invite également à noter que la situation inférieure des migrants sans documents migratoires se retrouve comme un élément de pression et de marginalisation même au Mexique.
- 24 Selon les données de la EMIF pour l'année 1993 (qui englobent les travailleurs mexicains résidents au Mexique et aux États-Unis et les Centraméricains).
- 25 Entretiens avec des responsables d'associations de migrants à Dallas et Los Angeles en 1995 et 1996.
- 26 L'importance des revenus en dollars dans les régions d'émigration permettait en même temps le maintien d'une clientèle régulière, moins soumise aux crises économiques que le reste du pays.
- 27 Entretiens avec des migrants-entrepreneurs à Dallas en juin 1996.

Références bibliographiques

Chavez, Leo 1992 - *Shadowed Lives: Undocumented Immigrants in American Society*. Harcourt Brace Publishers. Fort Worth, Texas, 202 p.

Bustamante, Jorge 1992 - *Immigración indocumentada de México a Estados Unidos: hallazgos del proyecto Cañón Zapata*. In *Migración internacional en las fronteras norte y sur de México*. CONAPO, México.

COLEF-CONAPO-STPS 1994 - *Encuesta sobre Migración en la Frontera Norte, Síntesis ejecutiva*. El Colegio de la Frontera Norte, Tijuana, Baja California, 50 p.

Comisión Nacional de Derechos Humanos 1996 - *Segundo informe sobre las violaciones a los derechos humanos de los trabajadores migratorios mexicanos en su tránsito hacia la frontera norte, al cruzarla y al internarse en la franja fronteriza sur norteamericana*. CNDH, Mexico, 203 p.

CONAPO 1986 - *Encuesta en la frontera norte a trabajadores indocumentados devueltos por las autoridades de los Estados Unidos de America, resultados estadísticos*, CONAPO, Mexico.

Durand, Jorge 1996 - *Migrations mexicaines aux États-Unis*, CNRS Éditions, Paris, 214 p.

Durand, Jorge, coord. 1991 - *Migración México - Estados Unidos: Años veinte*. Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, México.

Faret, Laurent, à paraître - *L'espace des Mexicains aux États-Unis. Formes et dynamique d'un champ migratoire transnational*. In Martine Dautier (coord.). *La traversée des miroirs: relations du Mexique avec les États-Unis; années 90*. CEMCA, Mexico.

Gamio, Manuel 1930 - *Quantitative Estimate Sources and Distribution of Mexican Immigration into the United States*. Talleres Gráficos, Mexico.

Hancock, Richard H. 1959 - *The Role of the Bracero in the Economic and Cultural Dynamics of Mexico. A case study in Chihuahua*. Hispanic American Society, Stanford, California.

López, Gustavo 1986 - *La casa dividida. Un estudio de caso sobre la migración a Estados Unidos en un pueblo michoacano*. El Colegio de Michoacán, Zamora, 169 p.

Lozano, Fernando 1996 - *Migración internacional y remesas: cambios en el quinquenio 1990-1995*. Communication au colloque *Migración mexicana a Estados Unidos*. Guanajuato, 9-11 septembre.

Lozano, Fernando 1993 - *Bringing it Back Home. Remittances to Mexico from Migrant Workers in the United States*. Center for US-Mexican Studies, UC, San Diego.

Revel-Mouroz, Jean et Claude Bataillon 1977 - *Les migrations mexicaines vers les États-Unis et la frontière nord du Mexique*. *Tiers Monde* (28) 69: 55-76.

Rionda, Luis Miguel 1992 - *Y jalaron p'al norte... Migración, agrarismo y agricultura en un pueblo michoacano: Copándaro de Jiménez*. INAH, Mexico, 303 p.

Robledo, Fernando 1996 - *La violación a los derechos humanos de los trabajadores transfronterizos zacatecanos*. Universidad de Zacatecas, Zacatecas, 119 p.

Rosales, Francisco A. 1978 - *The regional origins of mexicano immigrants to Chicago during the 1920s*. *Aztlan* (7) 2: 187-201.

Taylor, Paul S. 1991 [1933] - *Arandas, Jalisco: una comunidad campesina*. In Jorge Durand (coord.). *Migración México-Estados Unidos. Años veinte*. Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1991.



POR LOS CAMINOS DE NUEVA GALICIA:
TRANSPORTES Y TRANSPORTISTAS EN EL SIGLO XVII
Thomas CALVO
México 1997



▣ Caminos, transportes y transportistas ▣
▣ La geografía de los transportes ▣



Universidad de Guadalajara
Centre Français d'Études Mexicaines et Centraméricaines

