

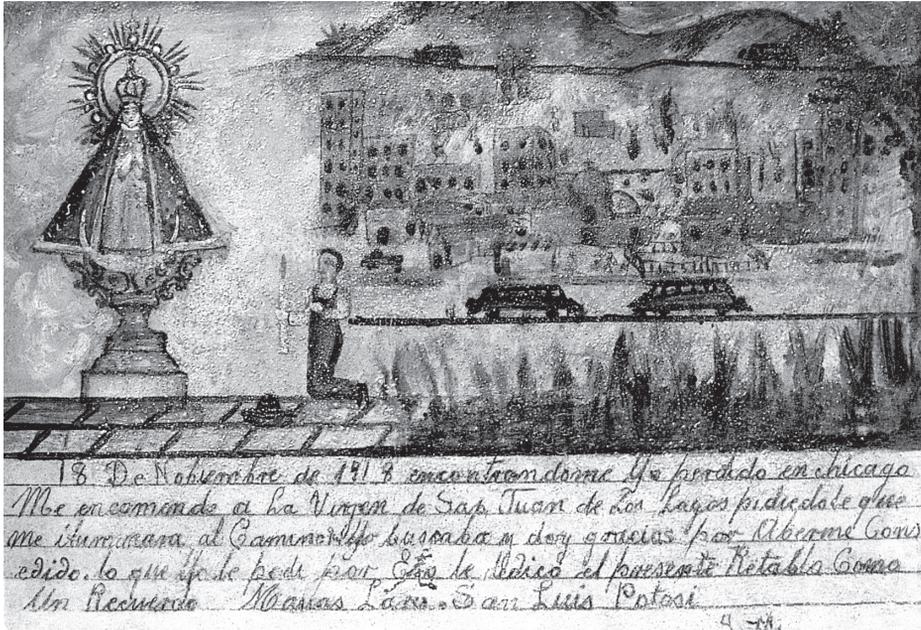
Capítulo 2

Chicago en 1920. La ciudad a la que llegaron los migrantes

LA NOCHE DEL DOMINGO 8 de octubre de 1871, después de un verano particularmente seco, se desató un pavoroso incendio que en dos días arrasó la ciudad de Chicago. Quizá más asombroso que el incendio fue el resurgimiento de la ciudad que, en poco tiempo y con gran éxito, redefinió su vinculación con el enorme entorno rural del medio-oeste y con la economía mundial. En ese proceso reorientó sus modalidades de crecimiento económico y acuñó un nuevo modelo de desarrollo urbano. A finales del siglo XIX Chicago se había convertido en la segunda ciudad más poblada de Estados Unidos –después de Nueva York– y era un vínculo insustituible entre el este y el oeste de Estados Unidos. En la redefinición de la economía mundial que se suscitó en la segunda mitad del siglo XIX, Chicago supo aprovechar sus inmensos recursos naturales y su peculiar posición geográfica para rediseñar totalmente su futuro [Cronon, 1991].

A pesar de estar situada en un extremo del medio-oeste la ciudad de Chicago había logrado estar muy bien comunicada. Por medio de un intenso tráfico lacustre se interconectaba con los puertos del océano Atlántico; gracias a un vasto y complejo sistema de transporte fluvial se conectaba con el río Mississippi hasta el golfo de México; finalmente, se había convertido en un eje fundamental del extenso entramado de vías férreas que conectaba Estados Unidos, México y Canadá.

En la década de 1880, Chicago concentraba todos los recursos de una enorme región, allí se transformaban y se conectaban con la flamante economía mundial [*ib.*]. Sus fuentes de agua, tan inagotables como las del Lago Michigan, garantizaban el abasto urbano así como las necesidades de la industria y la agricultura. No sólo eso. El rigor del clima ofrecía, quizá en compensación, un gran recurso: permitía cosechar hielo en invierno. El estado de Illinois contaba con



Fotografía 1. Retablo de Matías Lara “18 de noviembre 1918 encontrándome yo perdido en Chicago me encomendé a La Virgen de San Juan de los Lagos pidiéndole que me iluminara al camino que buscaba y doy gracias por haberme concedido. lo que yo le pedí por eso le dedico el presente retablo como un recuerdo. Matías Lara. San Luis Potosí”.

Milagros en la Frontera [2001].

una tierra fértil y abundante donde se desarrolló el famoso cinturón del maíz (*the corn belt*), que hasta la fecha es una región de altísima productividad agrícola. En las grandes extensiones de tierra, dotadas de abundante agua, se cultivaban pastos y se producían granos para engordar enormes hatos de ganado porcino y vacuno [Cronon, 1991].

Los recursos naturales eran colosales pero sobre todo los hombres de negocios de Chicago aprendieron a integrarlos en procesos productivos complejos que vinculaban las riquezas del campo con las oportunidades de la ciudad: los bosques proveían de madera para la construcción, durmientes para el tendido de las vías del ferrocarril, pulpa para las fábricas de papel y madera para la industria del mueble y de vagones de ferrocarril. Las minas de carbón abastecían de combustible para el transporte, la calefacción urbana y la industria. Las minas de hierro, de la zona vecina del Lago Superior, surtían de materia prima a las industrias del hierro y el acero, las siderúrgicas elaboraban rieles, tuberías y vigas de acero para la construcción de puentes, edificios y, más tarde, gracias a la invención del elevador, altísimos rascacielos que modificaron para siempre las maneras de vivir en las ciudades. Las minas de piedra, grava y arcilla suministra-

ban materiales de construcción adecuados a las normas y reglamentos constructivos que hubo que imponer después del incendio.¹² Proliferaron las fábricas de cemento y los depósitos de silicatos que potenciaron la industria del vidrio y el aluminio. Las empacadoras de la ciudad procesaban la carne que llevaba de las granjas cercanas y los ranchos lejanos.

En ese ambiente de intensa actividad económica, industrial, urbana, financiera y comercial que se desató después del incendio sólo se dejaba sentir una ausencia: Illinois y Chicago carecían de población, faltaba gente para potenciar tanta riqueza posible. En 1850 la ciudad contaba con apenas 30,000 habitantes; medio siglo después, en 1900, llegó a 1.7 millones. Este extraordinario crecimiento de población se debió a un doble e intensísimo proceso de inmigración a la región y, de manera muy especial, a la ciudad de Chicago. Por una parte, la llegada de inmigrantes europeos: primero, irlandeses y alemanes, después checoslovacos, finlandeses, griegos, húngaros, italianos, judíos de diferentes países, lituanos, polacos, rusos, suecos; por otra, la llegada, proveniente del sur, de negros y mexicanos, que se desató debido a la escasez de trabajadores durante y después de la primera guerra mundial (1914-1918) [Cronon, 1991; Abu-Lughod, 1999].

La rapidísima expansión de la industria tuvo un enorme costo social: las condiciones laborales en todo el sistema industrial eran terribles en cuanto a las situaciones de trabajo en las empresas y en relación con los salarios de los obreros. Chicago se había convertido en un caldo de cultivo para la emergencia de conflictos laborales, demandas sociales, tensiones interétnicas y problemas raciales. Los primeros, que detonaban marchas y huelgas, se remontan a la crisis que explotó en los sucesos del 1 de mayo de 1886 y la subsecuente represión del naciente movimiento obrero que dio lugar a los Mártires de Chicago y a una celebración mundial de los trabajadores [Stein, 1969].

Las demandas sociales se plasmaban, sobre todo, en la ciudad, donde imperaban el deterioro urbano, la violencia, el crimen, la carencia de servicios, las rentas abusivas, la insalubridad, la pobreza. Las tensiones interétnicas se expresaban tanto en los espacios de una ciudad residencialmente segregada en una multiplicidad de gethos étnicos, como en la segregación por nacionalidades en el contexto laboral.

En ese clima persistente de tensión social y fricciones laborales las grandes empresas aprendieron muy pronto a sacar provecho de los sucesivos flujos migratorios que llegaban a la ciudad. La segregación étnica, característica fun-

¹²Hay que recordar que el incendio se suscitó, en buena medida, debido a que la mayor parte de las construcciones de la ciudad eran de madera, lo que las hacía muy vulnerables a incidentes relacionados con el fuego. Eso se modificó de manera drástica después del incendio y Chicago comenzó a ser la ciudad de acero y rascacielos que conocemos hoy.

damental de los barrios de Chicago, se trasladaba al contexto industrial donde se separaba a los trabajadores por nacionalidades. Cualquier rasgo particular de una población se generalizaba hasta convertirse en una característica racial que justificaba la segregación [Hutchison, 1999]. Los irlandeses y alemanes, que empezaron a luchar por la jornada laboral de ocho horas, se enfrentaron con los polacos, recién llegados, que fueron utilizados como rompehuelgas. Luego llegaron los negros, reclutados en el sur y transportados a la ciudad para quebrar la huelga de 1904 en las grandes empacadoras [Abu-Lughod, 1999]. Finalmente, en 1916 y 1919, los mexicanos, recién llegados, fueron utilizados como esquirols para romper las huelgas de los trabajadores siderúrgicos [Taylor, 1970]. La revuelta de 1919, suscitada después del despido masivo de trabajadores negros de las empacadoras durante la recesión económica que se produjo al finalizar la primera guerra mundial, se convirtió en un problema racial entre negros y mexicanos, es decir, en un conflicto entre la clase obrera [Abu-Lughod, 1999; Arredondo, 2004].

La intensidad del desarrollo industrial tampoco dejaba tiempo para la planeación urbana. La ciudad se había convertido en un caos de edificaciones donde se mezclaban establecimientos industriales con espacios habitacionales, por lo regular, como tugurios y, por lo tanto, en muy malas condiciones [Abbott, 1936; Pacyga, 1991]. Muy pronto, la vida en Chicago se asoció al desorden y la desorganización sociales, la violencia y las actividades delictivas. En 1920 se ganó el título de “sede mundial del crimen organizado”. La imagen del Chicago de esos años se funde con la de Al Capone y la violencia desatada en torno a la venta y consumo ilegales de alcohol.

Así las cosas, diversos grupos ciudadanos, agrupaciones sociales, civiles y religiosas, la Universidad de Chicago, muy preocupados por las condiciones de vida y trabajo en la ciudad, promovieron un sinnúmero de estudios y programas de apoyo a la población –nativa pero también inmigrante– que vivía en situaciones muy precarias, especialmente durante el largo y, por lo regular, terrible periodo invernal, en que cundía el desempleo y se refugiaban en la ciudad miles de los trabajadores temporales que desocupaba el mundo rural. El gobierno y una amplia gama de organizaciones civiles y religiosas, apoyaban a la población desamparada con programas de asistencia social, bolsas de trabajo, educación y salud [Abbott, 1924; Camblon, 1926].

Los primeros migrantes en Chicago (1916)

El año 1916 marcó el inicio de un importante flujo migratorio de mexicanos hacia el medio-oeste de Estados Unidos, en especial, a las áreas industriales de Chicago, en Illinois, Gary en Indiana y Detroit en Michigan. El flujo migratorio



Fotografía 2. Leaving Mexico. 1910-1920. La Revolución mexicana y la primera guerra mundial fueron determinantes para consolidar el flujo de mano de obra mexicana hacia Estados Unidos. West Texas Collection, San Angelo State University, 1910-1920.

se intensificó debido a la confluencia de dos factores. Por una parte, la Revolución en México –con su secuela de crisis económica e incertidumbre social– hizo que se desplazaran hacia la frontera norte grandes contingentes, muchos de los cuales pasaron a formar parte de los refugiados y migrantes que cruzaron la entonces porosa frontera con Estados Unidos en busca de refugio temporal, al menos, en un principio. Otros, que habitualmente se movían en uno y otro lado de la frontera y en algún momento regresaban a sus terruños en México, tuvieron que quedarse mucho más tiempo de lo previsto y deseado en Estados Unidos. Las preocupantes noticias que llegaban de México desanimaban y ponían el retorno.

Por otra parte, la demanda de mano de obra también se intensificó debido a la participación de Estados Unidos en la primera guerra mundial que supuso el enrolamiento masivo de hombres que fueron movilizados hacia Europa. Se necesitaban brazos que los sustituyeran. En 1917 se promulgó una ley migratoria cuyo objetivo era impedir la entrada de inmigrantes europeos pobres y analfabetas que, supuestamente, llegarían como refugiados después de la guerra. Esos tres elementos: sobreoferta de trabajadores mexicanos, escasez de mano de obra en Estados Unidos y la clausura del flujo migratorio europeo, obligaron a los empleadores del norte estadounidense a mirar hacia el sur, donde se encontraban dos canteras posibles de mano de obra: negros y mexicanos. Paul

Taylor [1970] llamó al suroeste de Estados Unidos la “reserva de mano de obra mexicana”.

Pero hubo que hacer esfuerzos para atraer a la mano de obra mexicana a la región del medio-oeste. De esa labor se encargaron, como siempre, los contratistas y enganchadores. Los puntos principales de enganche estaban en El Paso y San Antonio en Texas y en Kansas City en los estados de Kansas y Missouri. Desde ahí se organizaba la distribución de trabajadores mexicanos por toda la geografía estadounidense [Durand y Arias, 2005]. Después de la agricultura, el ferrocarril –el “traque”, como lo llamaban– era el sector que contrataba mayor número de mexicanos. El surgimiento de una importante colonia mexicana en Kansas se debió tanto al empleo que ofrecían las compañías ferroviarias como a la proliferación de casas de contratación que se encargaban de proporcionarles trabajadores [*ib.*]. Al comenzar el siglo xx, según el censo de Estados Unidos de 1910, la mayoría [70%] de los migrantes mexicanos vivía en el estado de Texas; pero poco a poco, se fueron dispersando y, para muchos, Texas se convirtió en una escala técnica [Durand y Massey, 2003].

En esa época habían dos modalidades de enganche: agencias que reclutaban trabajadores solos, sin familia, que daban por terminados sus servicios cuando éste llegaba a su centro de trabajo. Pero también las que contrataban cuadrillas de trabajadores que recurrían al sistema de endeudamiento para fijar, controlar y explotar la mano de obra. Incluso las empresas ferrocarrileras desplegaban sus estrategias para asegurarse trabajadores. Una de ellas era contratar familias, es decir, una pareja con hijos. Les ofrecían vivienda, estufa, carbón e incluso tierra para que cultivaran. De ese modo los obreros-campesinos se tenían que quedar, por lo menos, hasta que recogieran lo que habían sembrado [*ib.*]. Las compañías solían adelantar los gastos de transporte, que luego descontaban a los trabajadores. Pero si éstos permanecían más de tres meses en el puesto, les reembolsaban el dinero del pasaje. De esa manera buscaban reducir la rotación de trabajadores que, decían, era una característica de los mexicanos [Taylor, 1970].

Una vez establecido el sistema de reclutamiento que orientó el flujo migratorio hacia el medio-oeste, los trabajadores empezaron a llegar por su cuenta. La mayoría de los que llegaron a Chicago, se supo desde el principio, provenía de tres estados del occidente de México: Guanajuato, Jalisco y Michoacán [Camblon, 1926; Jones, 1928; Taylor, 1970]. Hasta los rincones más alejados del occidente de México llegaban las noticias de los salarios –sin duda superiores– que se pagaban en Chicago y Detroit y los trabajadores procuraban desligarse de los enganchadores que los querían encauzar, sobre todo, a los empleos agrícolas. Un enganchador le confesó a Taylor [1970] que utilizaban varias tácticas para

SE NECESITAN
¡TRABAJADORES MÉXICANOS!
con Familias, para el Ferrocarril Burlington
Secciones y Campos

La Compañía se encarga de proporcionar a los trabajadores para su mayor comodidad **CARRO, ESTUFA y CARBON** enteramente gratis. Nuestras oficinas no cobran fianza por el enganche.

Se da a los trabajadores y familias, tierra para que siembren.

Podemos dar trabajo a los jornaleros mexicanos, en Illinois, Wisconsin, Iowa, Missouri, Nebraska, Colorado, Sur Dakota, Montana y Wyoming. Ocurrán a cualquiera de las siguientes oficinas:

<p>Kansas City, Mo. 416 Main Street</p>		<p>Omaha, Nebr. 307½ So. 12th St.</p>
<p>Denver, Colo. 1341 18th St.</p>		<p>St. Louis, Mo. 11 North 8th St.</p>

C. B. & Q. Railroad Co

Fotografía 3. Aviso publicado en el *Cosmopolita*, Kansas City Missouri, 1919.
El Cosmopolita, Missouri.

impedir la huida de los trabajadores: los vigilaban con guardias armados, separaban a los miembros de la familia, les quitaban los sombreros y zapatos por la noche. Así y todo, había quienes lograban escapar y seguir la travesía por su cuenta.

En verdad, muchos de los primeros mexicanos que llegaron a Chicago lo hicieron después de un largo periplo por distintos lugares de Estados Unidos, movidos por sucesivos enganches y reenganches en los ferrocarriles, en los cultivos de algodón y betabel en los estados de Michigan y Minnesota [Cambon, 1926; Jones, 1928]. Ambas actividades eran muy bien conocidas por los mexicanos, que se habían desempeñado, por años, como obreros del traque, en tareas de mantenimiento de vías en el suroeste de Estados Unidos, a lo que se sumaba su origen campesino, es decir, sus conocimientos y experiencias en las labores agrícolas en sus comunidades de origen [Durand y Arias, 2005]. Con el tiempo, los trabajadores estacionales del traque y el betabel empezaron a crear su retaguardia en Chicago. Después de moverse por la geografía ferrocarrilera o agrícola, eran acogidos en la ciudad por familiares o paisanos; algunos, encontraban trabajo ocasional; otros, sobrevivían al frío y el desempleo gracias a los apoyos de los servicios sociales que conocían las dificultades que padecían en esos periodos.

Las oficinas de contratación operaban también en Chicago, fundamentalmente para los trabajos temporales. Había dos grandes lugares de contratación, organizados por nacionalidades. Los europeos tenían sus agencias en la calle Madison y los mexicanos en la calle Canal, cerca del barrio mexicano. En 1928, Taylor [1970] contó 18 agencias de contratación en esa calle. En torno a las agencias se instalaron casas de asistencia que daban posada y alimentación a los recién llegados y, a los trabajadores solos, les ofrecían camas y cuartos de renta y billares donde reunirse y pasar los ratos de ocio.

La segunda fase (1921-1929)

En 1921 se produjo en Estados Unidos una primera crisis económica, que afectó al sistema bancario y crediticio y se manifestó en inflación, lo cual redujo la oferta de empleo y disminuyó, como bien constató Redfield, el número de familias en Chicago (capítulo 4). Pero inmediatamente después hubo un repunte generalizado de la economía [Camblon, 1926, Taylor, 1970] de tal manera que el reclutamiento masivo de trabajadores mexicanos continuó, con pequeñas fluctuaciones, hasta 1929. Fue durante esa segunda –y breve– fase de auge económico e intensidad del flujo migratorio cuando Robert Redfield realizó su trabajo de campo con los mexicanos en Chicago: 1924-1925.

En 1920, inicio de la migración a Chicago, los mexicanos se enfrentaron a dos mundos que para la mayoría de ellos eran totalmente nuevos: por una parte, el trabajo industrial, en una fase de expansión de los mercados y de gran transformación tecnológica, pero también de un capitalismo todavía salvaje, donde las condiciones de trabajo eran deplorables y arbitrarias, las relaciones laborales eran casuísticas y estaban atravesadas por cuestiones raciales. Por otra parte, se trataba de gente de origen rural que llegaba a vivir, quizá por primera vez, en una gran ciudad, una de las más dinámicas y complejas del mundo. Tenían que organizar su vida cotidiana en tugurios, hacinados, segregados, pero también compartidos con trabajadores pobres de muchas partes del mundo, donde emergían nuevas formas de convivencia familiar y social.

El trabajo en Chicago

El traque

Como se mencionó, uno de los motores que empujó el desarrollo de la ciudad de Chicago fue su amplio y complejo sistema de transporte que combinaba las

navigaciones lacustre, fluvial y ferrocarrilera. A principios del siglo xx Chicago se convirtió en uno de los centros ferrocarrileros más importantes de Estados Unidos, donde confluían las terminales de diferentes compañías: Atchison-Topeka-Santa Fe, Baltimore-Chicago, Burlington, Belt, Chicago-Milwaukee, Northwestern, Rock Island, entre muchas. En ese territorio enorme y frío, surcado por una telaraña de trenes, las vías requerían de un mantenimiento continuo y constante, pero estacional.

El trabajo en la reparación de las vías era temporal. En la primavera había mucho trabajo en los estados del norte: las dos Dakotas, Iowa, Michigan, Minnesota, Montana y Wisconsin. A partir de septiembre empezaba a disminuir la actividad y los trabajadores, desempleados, buscaban refugio en Chicago, para de ahí, más tarde, reengancharse para trabajar en el sur, en el área de Kansas y Missouri [Abbott, 1924].

Los mexicanos, como todos los trabajadores del traque, estaban organizados en cuadrillas, con un mayordomo o capataz que los dirigía y servía de enlace con la empresa. En general, las cuadrillas se armaban de acuerdo con nacionalidades o grupos específicos: hobos, italianos, griegos, húngaros y ucranianos. Los más destacados eran los “hobos”, hombres solos, de origen nórdico, a los que se



Fotografía 4. Campamento en los patios del ferrocarril. Chicago, 1920. Wall of Memories City of Aurora Hispanic Heritage Advisory Board. Aurora, Illinois. Boxcar Housing.

Fotografía de la señora Delia Nila Basile.

clasificaba como vagabundos, gente sin hogar, pero que, en realidad, eran inmigrantes que habían escogido vivir así, en constante movimiento por la geografía ferroviaria y que, eventualmente, llegaban a refugiarse en los barrios pobres de las grandes ciudades. El vecindario de los hobos en Chicago, cerca del centro, era conocido como “hobohemia”. Los hobos eran los mejores trabajadores de las vías pero solían arrastrar problemas de alcoholismo, eran muy problemáticos e inconstantes lo que hacía necesaria la contratación de otros trabajadores. Según Anderson [1961], el mejor estudio de los hobos, éstos se acabaron cuando el ferrocarril perdió la carrera frente a los automotores y el transporte terrestre se hizo masivo.

Había también trabajadores mexicanos en los patios de los ferrocarriles, que era donde se arreglaban las máquinas, se daba mantenimiento a los equipos y se reparaban los vagones. Muchos habían comenzado como obreros temporales que, más tarde, se habían convertido en trabajadores estables de las compañías.

Las empacadoras

La zona rural del medio-oeste era famosa por las granjas de cerdos. Eso no era casual: allí se obtenían cosechas inmensas de maíz para alimentarlos. El ganado se reproducía y crecía en las grandes planicies de Colorado, Kansas, Nebraska y Oklahoma pero se engordaba, con pastura y maíz, en el medio-oeste. Desde tiempos remotos el procesamiento de la carne de cerdos y vacunos se había concentrado en Chicago. El negocio, aunque próspero, era también estacional. Operaba fundamentalmente durante el invierno, cuando las bajas temperaturas permitían conservar la carne gracias a los grandes bloques de hielo que se extraían de los ríos congelados [Cronon, 1991].

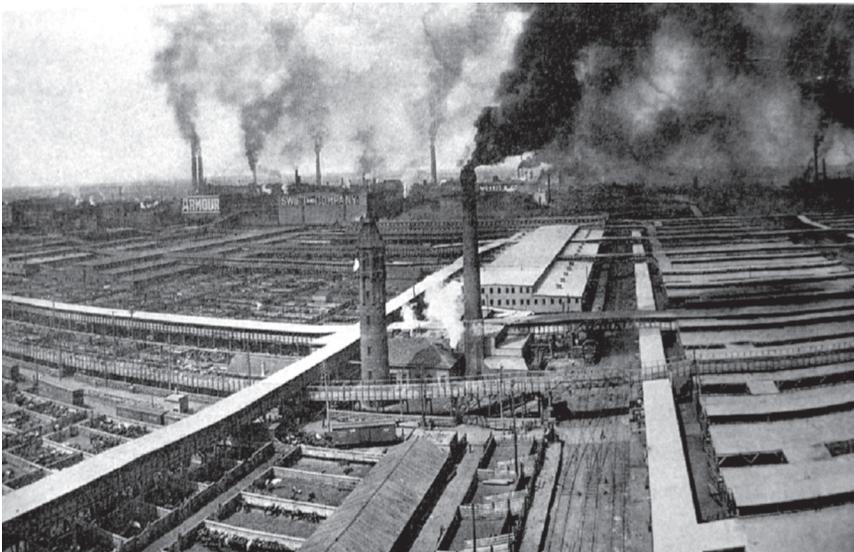
En 1865 las empacadoras compraron un enorme terreno en South Chicago, con acceso directo a las vías de los ferrocarriles, donde formaron un gran conglomerado que se llamó “Union Stockyard”. En instalaciones propias y modernas, se concentró la producción de todos los obradores, grandes y pequeños, anteriormente dispersos por la ciudad. La zona de las empacadoras era conocida como “Packingtown” [Cronon, 1991; Pacyga, 1991]. Quedaba cerca de Brighton Park, antiguo barrio judío y polaco, que estaba en pleno proceso de mexicanización cuando lo conoció Redfield en 1924 (capítulo 4).

La producción de carne llegó a estar totalmente integrada: el cinturón del maíz proveía los granos y pasturas, los granjeros engordaban cerdos y vacunos, las empacadoras de la ciudad los convertían en carne, el norte helado proveía del hielo que la conservaba y los ferrocarriles la transportaban, en buenas condiciones, a sus múltiples destinos. Dos inventos habían sido fundamentales para

lograr esa sinergia: el conductor de “gusano” para facilitar la carga y descarga de los granos y el vagón refrigerado perfeccionado por Gustave Swift [Cronon, 1991]. Hacia 1890 tres grandes compañías controlaban prácticamente todo el negocio de la carne en Chicago: Armour, Morris y Swift. Eran también las que concentraban mayor cantidad de trabajadores en esa actividad [Pacyga, 1991]. Chicago se había ganado otro título, quizá no muy lucidor pero sí muy lucrativo: era “la ciudad bovina más importante del mundo”.

El ferrocarril había sido crucial para el desarrollo de esa industria. Mediante el tejido ferroviario, los animales vivos, provenientes del mundo rural, llegaban directamente a los corrales, ubicados en los patios traseros de las empacadoras. Más tarde, en calidad de carne, eran despachados por esas mismas vías a todas partes del mundo. Las empacadoras funcionaban con el sistema fordista: la producción se hacía en cadena con tareas específicas para cada obrero. En la década de 1880, el empaquetado era una actividad industrial masiva y Chicago se había convertido en el principal distribuidor de carne de Estados Unidos [Cronon, 1991; Pacyga, 1991].

Junto a polacos, italianos y negros empezaron a trabajar los mexicanos en 1920. Los trabajadores de las empacadoras habían sido, en un principio, irlandeses y alemanes. Más tarde, sobre todo a partir de 1886, empezaron a ingresar los polacos; finalmente, durante la primera guerra mundial, entraron a las empacadoras los negros y los mexicanos.



Fotografía 5. Corrales y empacadoras de la Union Stockyards, al sur de Chicago.
Chicago Historical Society, 1900.

En los corrales se realizaba la descarga incesante de las pjaras de cerdos y los hatos de ganado vacuno. Los animales descansaban un día antes de ser sacrificados. Era un trabajo pesado y con muy malas condiciones. Por lo regular, los mexicanos estaban en labores poco calificadas y de carga: almacenes, limpieza, congeladores. Muy pocos eran destazadores. Las compañías preferían a los negros porque eran más grandes y fuertes. No obstante, los mexicanos eran considerados buenos trabajadores y, sobre todo, estables, mucho más que los negros que rotaban mucho; que los griegos que tenían fama de borrachos y broncos y de los italianos que estaban muy bien organizados y actuaban en grupo [*ib.*].

Según Taylor [1970] a muchos mexicanos les gustaba trabajar en la zona de los congeladores porque se pagaba un poco más: “a los mexicanos les gusta el frío y piden ese trabajo”. Redfield ofrece una versión distinta (capítulo 4). A los negros, en cambio, no les gustaba el frío, lo evitaban [Taylor, 1970], a ellos les gustaba trabajar en el corte, eran muy buenos para manejar el cuchillo. Siempre había alguna excusa, alguna explicación que justificaba la segregación racial en todas las empresas.

Taylor estimó que en 1928 había unos 757 mexicanos en las empacadoras. Según Anita Jones [1928] en la Armour Packing Co. trabajaban 400 mexicanos, en la Swift 217 y en la Wilson Packing Co. unos 94. En total, unos 711, es decir, una cifra muy similar a la señalada por Taylor.

La industria siderúrgica

Al sur de la ciudad de Chicago, frente al Lago Michigan, se desarrolló un extenso corredor industrial que alcanzó hasta la población de Gary, en el vecino estado de Indiana. Desde comienzos del siglo XIX, se establecieron una serie de pequeñas industrias relacionadas con la minería, la explotación forestal y los bancos de materiales.

A la vuelta del siglo XX las viejas instalaciones dejaron su lugar a nuevos y gigantescos establecimientos industriales que empleaban a miles de obreros. ¿Qué había sucedido? La empresa Pullman, de carros de ferrocarril, fundada en 1884 a orillas del Lago Calumet, fue una de las primeras colonias industriales de la zona, es decir, un gran conjunto donde la fábrica y el pueblo formaban una unidad espacial y funcional. La empresa metalúrgica South Works, a orillas del río Calumet, que en 1910 empleaba unos 11 000 trabajadores, dio origen al pueblo de Calumet. La Inland Steel, con 9 000 trabajadores, era el eje del poblado de Indiana Harbor, donde finalmente se asentó una extensa comunidad de origen mexicano. En el estado vecino de Indiana, la empresa Gary Works, superó la marca en la contratación de trabajadores: 16 000 en 1920 [Abu Lughod, 1999; *Enciclopedia of Chicago*, 2007]. Según los informantes de Redfield en 1924,

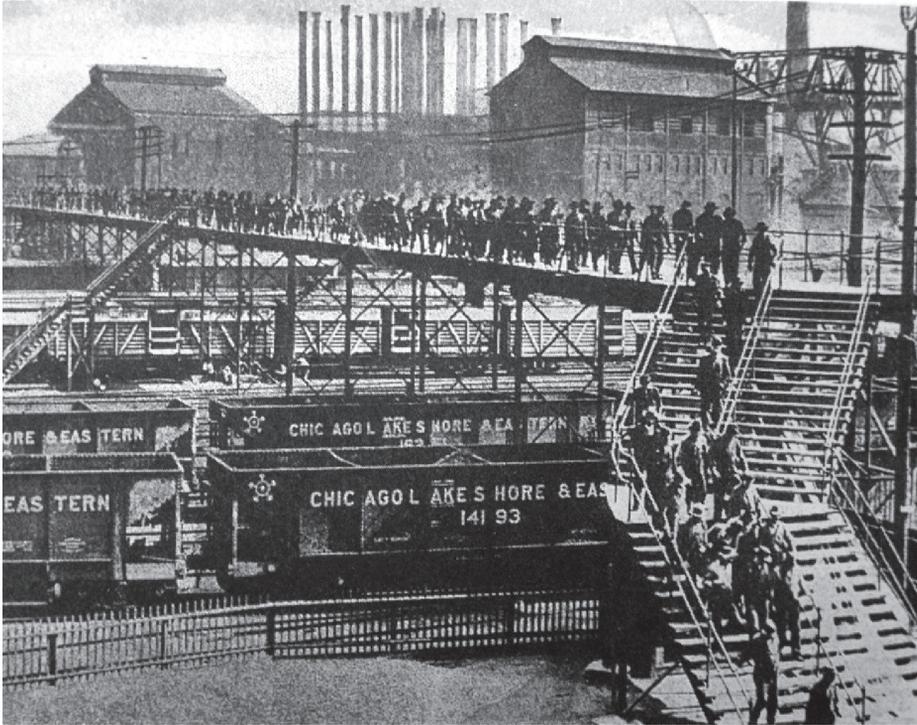
en South Chicago había 1,300 mexicanos; en Gary 1,000 y en Indiana Harbor 3 000 (capítulo 4). A lo largo de todo un siglo (1870-1970) el área industrial del sur de Chicago fue líder mundial en la producción de hierro, acero y sus derivados.

En un principio, los trabajadores siderúrgicos habían sido inmigrantes europeos de múltiples nacionalidades. Pero en el siglo xx empezaron a ingresar negros y mexicanos. La relación de los trabajadores mexicanos con la industria siderúrgica se inició a raíz de la huelga de 1916. En ese momento, a las empresas se les ocurrió la idea de contratar algunos de los mexicanos que llegaban a la ciudad después de trabajar en los campos de betabel y el ferrocarril en calidad de rompehuelgas. Pero fue más tarde, durante la famosa huelga de 1919, cuando las compañías metalúrgicas enviaron, de manera explícita, a los contratistas a buscar trabajadores mexicanos hasta Kansas para utilizarlos como esquirols [Taylor, 1970].

Eran tiempos difíciles para los empresarios. A la escasez de mano de obra se sumaba la creciente ola de sindicalización de los trabajadores industriales en todo Estados Unidos. La huelga de 1919 en todas las siderúrgicas del país movilizó a más de 365 000 trabajadores y, en algunos lugares, fue sofocada con violencia [ib.]. El 29 de septiembre de 1919, sólo en el área de Chicago, había 90 000 trabajadores en huelga. Pero a partir de ese momento el movimiento comenzó a declinar y el 10 de diciembre sólo se mantenían en pie de lucha unos 18 000 huelguistas [http://www.uic.edu/orgs/cmhec/3_steel.html]. A las presiones de las empresas, la represión policial y algunas concesiones, se sumó la utilización de los esquirols.

A las empresas siderúrgicas les gustaba tener una reserva de mano de obra, sobre todo mexicana, y que hubiera llegado recientemente a la ciudad. La consideraban un “seguro” en caso de huelga [Taylor, 1970]. Quizá los recién llegados no sabían desempeñar las tareas muy específicas de ese tipo de industria, pero podían servir como rompehuelgas. Pero al parecer, en la práctica, hubo mexicanos en los dos bandos. En las huelgas de 1916, 1919 y 1921 muchos se fueron a la huelga con sus compañeros de trabajo y, otros, se convirtieron en esquirols. Cuenta Ignacio G. Maravilla, de Huarachita, Michoacán, que en la huelga de 1919 ellos fueron contratados como rompehuelgas y tuvieron que llegar en lanchas hasta la Inland Steel en Indiana Harbor, porque en las puertas de la fábrica estaban los piquetes de huelga que no dejaban entrar a nadie. Ellos, los rompehuelgas, permanecieron durante muchos días dentro de la fábrica, les llevaron la comida y les acondicionaron un lugar para que durmieran, hasta que la huelga fue quebrada [Señoras de Yesteryear, 1987]. Años después, en la década de los treinta, esos mismos trabajadores fueron a la huelga con sus compañeros.

CAMBIO DE TURNO. TRABAJADORES DE LA ILLINOIS STEEL. 1910



Fotografía 6. Cambio de turno. Trabajadores de la Illinois Steel, conocida como South Works al sur de Chicago, Calumet. 1910.
Chicago Historical Society.

Taylor recogió testimonios de mexicanos que fueron llevados para ser contratados durante la huelga, pero se negaron a trabajar por solidaridad con los huelguistas. Con todo, siempre había la impresión de que los mexicanos eran poco proclives a afiliarse a los sindicatos y sumarse a las huelgas, a diferencia de los italianos y griegos que siempre actuaban en grupo y como tal. Si despedían a un italiano, todos abandonaban el trabajo. Los mexicanos no, eran más individualistas, si no les gustaba el trabajo o tenían problemas con el mayordomo se iban, pero era una decisión de tipo personal [Taylor, 1970].

Se decía que los mexicanos soportaban bien el intenso calor que imperaba en las siderúrgicas. En realidad, tenían que escoger ese tipo de trabajo si querían ganar un poco más. Al parecer, en esa actividad también se dejaban sentir las diferencias y preferencias asociadas a cuestiones raciales: se decía que los polacos ganaban más y trabajaban menos: “Los mayordomos hacen distinciones. A los

mexicanos les dan los trabajos más pesados; en cambio, a los polacos les asignan las tareas tranquilas y de mejor salario” [Betten y Mohl, 1973].

Otros empleos

Además del ferrocarril, las emparadoras y las siderúrgicas, los migrantes se habían incorporado a muchos otros establecimientos industriales, grandes y pequeños; en menor medida, al trabajo en el comercio y el sector servicios. Redfield fue quizá el que mejor dio cuenta de la variedad de empleos industriales y de servicios de los mexicanos: fábricas de pinturas, alimentos (dulces, galletas y pastas), textiles, alfombras, colchones, sábanas, que se entrecruzaban con los espacios habitacionales; en los empaques de la tienda Sears, en la limpieza y en la cocina del famoso hotel Drake, en el centro de la ciudad. De acuerdo con su recuento, había trabajadores mexicanos en alrededor de 40 diferentes actividades en la ciudad (capítulo IV). Puede decirse que la mayor parte de los migrantes de ese tiempo eran trabajadores industriales, que se ubicaban –aunque fuera en los puestos más bajos– en las manufacturas de punta, diríamos hoy, que empujaban y definían el desarrollo de Chicago.

En 1928, de acuerdo con información del consulado mexicano, había unos 400 mexicanos que trabajaban como empleados y dependientes en el centro de Chicago, había además unos cuantos profesionales y trabajadores capacitados que constituían una incipiente clase media. Ellos vivían cerca del centro y se relacionaban muy poco con los mexicanos pobres que residían no lejos de allí, en la zona de Hull House [Jones, 1928].

La vivienda de los migrantes

El vecindario de Hull House

A comienzos del siglo XIX, Charles J. Hull proyectó una colonia residencial al oeste de la ciudad de Chicago donde construyó su enorme mansión, conocida como la Casa Hull. Sin embargo, a finales de siglo, el proyecto residencial se había convertido en una densa, poblada y empobrecida colonia de inmigrantes, que se había formado a partir de la segunda oleada de europeos que llegó proveniente de Alemania, Grecia, Italia, Polonia y Rusia. La calle Maxwell era el centro del barrio judío; los griegos se ubicaban alrededor de Halsted y en la diagonal de Blue Island; entre Halsted y el río vivían los italianos; por la calle 12st. se concentraban los alemanes y en varias zonas del distrito se encontraban los polacos [Holli y d’A. Jones, 1995]. Hull House, conocido también como Near West Side, era el vecindario más cercano a la red ferroviaria y abundaban

las industrias pequeñas de diferentes giros que daban empleo a los inmigrantes recientes.

Los mexicanos, que conformaron la última gran oleada de inmigrantes a la ciudad, también se acercaron en el área de Hull House en el triángulo que forman las calles de Blue Island, West Cermak y Canal. En la calle South Halsted, entre la 7ma. y la 15, se ubicaba lo que se llamó el “Mexican Boulevard”, el corazón del barrio mexicano. Ahí estaban las casas y tiendas de productos mexicanos, los cuartos de alquiler y las casas de asistencia, los billares y bares, los restaurantes y agencias de todo tipo dedicados a atender las demandas de esa nueva comunidad migrante [Badillo, 2004].

Hull House fue, durante muchas décadas, el lugar de llegada de los inmigrantes recientes, su primer espacio residencial en la ciudad. Esos recién llegados eran, por lo regular, los más pobres, los que podían pagar menos y, por lo tanto, los que terminaban irremediablemente hacinados en casas y edificios viejos, en cuartos y sótanos oscuros e insalubres. Hull House era un espacio fatalmente tugurizado. Siempre había muchas casas y cuartos en renta, pero paradójicamente, mientras los precios de las propiedades estaban por los suelos, los precios de las rentas resultaban muy elevados en relación con los salarios que percibían los trabajadores [Betten y Mohl, 1973].

La vivienda en el barrio de Hull House era muy precaria. Las casas eran viejas e insalubres, todas necesitaban mantenimiento y reparación. Los mexicanos vivían en las peores casas del vecindario, generalmente en los sótanos y en las partes más alejadas de las edificaciones: patios traseros, al fondo de segundos pisos, al final de los corredores. El vecindario estaba plagado de ratas y, en muchos lugares, no se recogía la basura. Más hacia el sur, la zona conocida como The University of Chicago Settlement era también pobre, pero había más espacio y mejor ventilación. Los mexicanos allí no tenían que vivir en los sótanos [Jones, 1928].

Para los trabajadores sociales las condiciones de vida de los migrantes mexicanos eran lamentables. Desde su punto de vista, esas malas condiciones tenían que ver con una sucesión de problemas que los mantenían en el desamparo y los colocaba en desventaja frente a otros inmigrantes: trabajos temporales, carencia de empleo durante el invierno, condición migratoria, “poca resistencia física” y cuestiones raciales: se les clasificaba como “indios”, como gente que asumía “sus desgracias con tristeza y dignidad, sin resentimientos, dispuesta a aceptar cualquier oferta de trabajo” [Camblon, 1926].

En Hull House los mexicanos formaban parte de la complejidad de la vida urbana y de las relaciones multiétnicas, con sus inclusiones, pero sobre todo, sus exclusiones. Ellos compartían, pero también competían por el espacio y los servicios con otros inmigrantes pobres de origen europeo, principalmente, con



Fotografía 7. Madre mexicana hijo norteamericano en Hull House, primer asentamiento de los migrantes mexicanos en Chicago. Chicago Historical Society. Década de 1920.

los polacos y los italianos. Los billares eran el principal centro social de los mexicanos, para los hombres, en todo caso. Los baños públicos eran otro importante lugar de reunión durante los fines de semana, donde los mexicanos se disputaban el espacio con los polacos. Las mujeres, los jóvenes y los niños, por su parte, eran los que mejor aprovechaban las instalaciones y los servicios del proyecto reformador de Hull House y de la Iglesia católica de San Francisco de Asís [Taylor, 1973; Badillo, 2004].

En ese barrio de inmigrantes empobrecidos, se había implantado uno de los proyectos sociales reformadores más importantes e influyentes de finales del siglo XIX, diseñado, encabezado y patrocinado por Jane Addams¹³ y Ellen Gates Starr, con el apoyo de un grupo de educadores, intelectuales y artistas, conocido también como Hull House. Ubicado en un complejo de dos manzanas donde había enormes y variadas instalaciones, se distinguía por su apoyo incondicional a los pobres e inmigrantes [Glowacki y Hendrey, 2004]. En sus instalaciones estaban las oficinas de la Immigrants Protective League, donde Redfield acudió, muchas veces, en busca de información (capítulo 4). Como parte de los experimentos educativos de Hull House se impartían clases de idiomas, ciencias sociales, pintura, música, escultura, danza, lucha libre, gimnasia y cerámica. En este último proyecto se destacaron, por supuesto, los mexica-

¹³Jane Addams fue la primera mujer estadounidense en recibir el Premio Nobel de la Paz en 1931.

nos, muchos de los cuales provenían de pueblos alfareros de Jalisco, Michoacán y Guanajuato [*ib.*]. El primer mexicano registrado en la escuela de Hull House era hijo de un artesano que llegó a la Feria Mundial de San Luis Missouri en 1904 y de ahí se trasladó a vivir a Chicago [Jones, 1928; Taylor, 1970]. Ese niño y sus hermanos sirvieron de intérpretes cuando comenzó la llegada masiva de mexicanos a Chicago.

Hull House y la iglesia de San Francisco de Asís fueron claves para los mexicanos de esa zona de la ciudad. La iglesia de San Francisco de Asís, localizada a unas cuadras, erigida para atender a los inmigrantes italianos, se encargó más tarde de los migrantes mexicanos. Hull House ofrecía una gran variedad de servicios sociales imprescindibles, pero también socialmente muy reformadores. La iglesia, por su parte, los dotaba de servicios religiosos e ideas conservadoras [Badillo, 2004]. Obviamente, no había muchas coincidencias entre ambas. La iglesia no comulgaba con los proyectos reformadores ni con las orientaciones políticas de las fundadoras de Hull House: la simpatía de Ellen Gates Starr con el socialismo; el entusiasmo de Jane Addams con la Revolución mexicana [Badillo, 2004].¹⁴

Hull House y el barrio mexicano que allí se había formado fueron destruidos, en 1963, para dar paso a nuevas rutas, autopistas y a las instalaciones de la Universidad de Illinois, lo que obligó a sus habitantes a moverse al vecindario aledaño de Pilsen, uno de los espacios comerciales y de servicios más importantes de la comunidad mexicana en Chicago.¹⁵

Brighton Park

En la zona de Brighton Park –que Redfield visitó con un compañero de la Universidad de Chicago (capítulo 4)– se formó otra comunidad mexicana integrada por trabajadores del traque pero, sobre todo, por obreros de las empacadoras. Brighton Park era un barrio multiétnico donde vivían judíos –sobre todo en la calle Archer– pero también alemanes, irlandeses, polacos y otros grupos de origen eslavo.¹⁶ Se encontraban tres formas de asentamiento: los campamentos

¹⁴Quizá la muestra más evidente de esa simpatía por la Revolución mexicana sea el mural que pintó Adrián Lozano, en los años cuarenta, titulado “El progreso de México”, en el Club Benito Juárez, en el local de Hull House de la calle Polk. Ese fue el primer mural mexicano que se realizó en Chicago y fue destruido, en 1963, junto con las demás instalaciones de Hull House. Del enorme complejo que era Hull House sólo queda la casa donde vivía Jane Addams, ahora convertida en museo.

¹⁵En la década de 1990 el arzobispado de Chicago autorizó la demolición de la iglesia de San Francisco de Asís, pero los mexicanos y, en general, la comunidad católica de la zona lograron, después de una ardua lucha, evitar que la destruyeran y allí permanece hasta la fecha [Badillo, 2004].

¹⁶Información proporcionada por Rita Arias Jirasek que consultó con Dominic Pacyga, el mejor estudioso de la inmigración polaca, al respecto.

de vagones de ferrocarril adaptados como viviendas (*box car*); los campamentos de renta en terrenos de las compañías ferrocarrileras y el barrio propiamente dicho de Brighton Park.

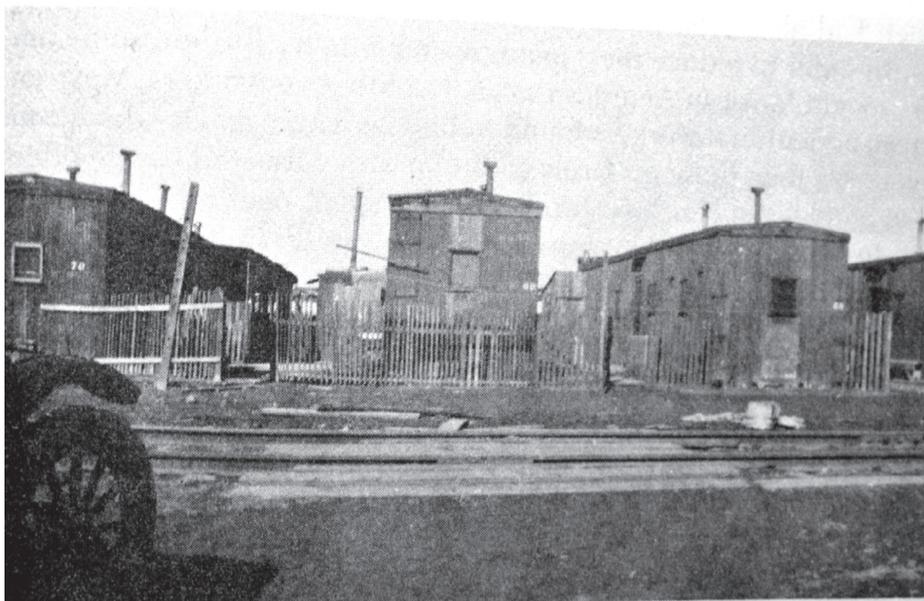
En sus alrededores se ubicaban varias de las terminales de ferrocarriles que transportaban animales vivos para los corrales de las empacadoras. Un mapa de la Northern Illinois University detectó tres campamentos de carros de ferrocarril y viviendas precarias en las cercanías de las empacadoras: en los patios de la Belt Line Railway, en la calle 44th. que topaba con los patios de la Atchinson-Topeka-Santa Fe y en las cercanías de Brighton Park. Otro campamento, el de la Rock Island parece haber sido especialmente extenso, poblado y deteriorado. Allí, en 1917, los trabajadores del traque fundaron una de las primeras asociaciones de migrantes, llamada Benito Juárez [Taylor, 1970: 134], que fue el inicio de un sinnúmero de organizaciones mutualistas de los migrantes en Chicago.¹⁷

Poco después, en 1927, Anita Jones [1928] registró que había 22 campamentos de vagones de ferrocarril en el área de Chicago. Los campamentos eran, por lo regular, la primera residencia de los migrantes cuando llegaban a la ciudad. Para otros, era un lugar de refugio en caso de desalojo o desempleo. A las empresas ferrocarrileras les convenía tener trabajadores disponibles y los viejos vagones no eran un negocio para ellos. En muchos casos, los usuarios no pagaban renta y las familias podían recibir invitados, hacer arreglos y adaptaciones a los vagones. Por lo regular, había una familia en cada vagón. Había campamentos de vagones donde sólo habían familias; otros donde se alternaban trabajadores solos y familias y, finalmente, había algunos donde residían hombres solos de diferentes nacionalidades [Jones, 1928]. Según Anita Jones los campamentos de vagones donde vivían familias estaban limpios y ordenados, pero los de los hombres solos eran un desastre [*ib.*].

Los campamentos de vagones de ferrocarril permitían que los hombres caminaran a sus lugares de trabajo, como constató Redfield (capítulo 4). Eran una ventaja, quizá también, para los inmigrantes recientes que no hablaban inglés y se les dificultaba moverse por la ciudad. Como quiera que haya sido, lo cierto es que poco a poco, se formó una amplia colonia mexicana en los vagones de ferrocarril.

Los campamentos en los vagones de ferrocarril eran la forma de vida más precaria, en realidad, la peor forma de vivienda que había en la ciudad. Los carros eran imposibles de calentar durante el invierno y en el verano se convertían en hornos. Las escaleras eran muy peligrosas, especialmente para los niños. El peor de todos parece haber sido el de la Rock Island. La situación fue

¹⁷A esa asociación hace referencia Redfield en el *Diario* (capítulo 4), pero en 1924 no pasaba, al parecer, por un buen momento.



Fotografía 8. Campamento de trabajadores mexicanos en los patios de la Compañía ferrocarrilera Rock Island. Chicago. Eran los más pobres, los de peores viviendas y servicios.
Chicago Historical Society, 1920

denunciada por los trabajadores sociales de la United Charities, fue clausurado y se trasladó a la gente a otro lugar más adecuado. Por su parte, la Immigrants Protective League denunció las irregularidades que había en el campamento de la Northwestern Railroad y logró algunas mejoras. A finales de 1930 fueron prohibidos los campamentos en la ciudad y tuvieron que ser desplazados a las afueras [Jones, 1928].

Tampoco eran muy adecuadas las viviendas, un poco mejor construidas, que se ofrecían en renta a los trabajadores, llamadas también campamentos. Cambon [1926] mostró un panorama desolador. La familia J, originaria de Michoacán, que había llegado a Chicago en 1923, vivía en “tres cuartos pequeños al final de una casa de madera, cerca de las vías del tren, despreciada por todos, excepto por los inquilinos negros que la podrían considerar como renta barata”. El hacinamiento y la insalubridad de las viviendas de renta en los campamentos preocupaban a las autoridades y a las organizaciones de caridad. Con el tiempo y las recomendaciones, mejoraron, en alguna medida, las condiciones de vida y salud de la población [Jones, 1928].

Por su parte, los trabajadores de las empacadoras solían vivir en casas y departamentos de renta en las cercanías de las empresas, en una zona conocida

como “Back of the Yards”, es decir, atrás de los corrales donde llegaban los hatos y pjaras de animales.

Poco a poco, el barrio de Brighton Park había empezado a recibir, no sin tensiones, a los mexicanos (capítulo 4). A diferencia de los campamentos donde no se pagaba renta o muy poco, en la zona de Brighton Park todas las viviendas y cuartos eran rentados. Eso representaba un gasto muy significativo para los magros salarios de los trabajadores, pero las condiciones de vida y los servicios eran mejores que en los campamentos.

La vida en South Chicago, Calumet, Indiana Harbor y Gary

La llegada de los mexicanos a las siderúrgicas del sur de Chicago estuvo asociada con huelgas y a su utilización como esquirols. Por lo tanto, es evidente que no iban a ser bien recibidos por los otros grupos, en especial por los polacos, italianos y lituanos, que consideraban que los mexicanos llegaban a deprimir los salarios y, eventualmente, a quitarles los empleos que eran los mejor pagados del sistema industrial [Taylor, 1970].

Las empresas siderúrgicas se desarrollaron de acuerdo con el modelo de colonia industrial, donde formaban parte de un mismo complejo la fábrica y las áreas residenciales [Durand, 1986]. Los espacios residenciales estaban segregados de acuerdo con la jerarquía de los puestos de trabajo en la fábrica, es decir, en un sector de la colonia industrial se localizaban las áreas de vivienda y servicios de los propietarios y ejecutivos de alto nivel; en otro, los empleados y técnicos; más alejadas, las viviendas de los obreros con familias y, por último, los barracones donde se alojaban los hombres solos. La empresa era dueña de los terrenos y de las casas. Con todo, poco a poco, la urbanización fue tomando un curso propio en las zonas aledañas a la colonia industrial y comenzaron a desarrollarse pequeñas zonas comerciales y proyectos inmobiliarios.

En general, todo el sistema residencial y las relaciones sociales entre los vecinos estaban atravesadas y pautadas por distinciones raciales. Por esa razón, los mexicanos tenían dificultades para encontrar vivienda. En Calumet se les trató de segregar de manera legal al equipararlos con los negros y así prohibirles el acceso a la renta de casas en determinados lugares. Sin embargo, el asunto no prosperó porque había intereses encontrados. A los mexicanos les podían cobrar rentas más elevadas –30% más que a los de las demás nacionalidades– lo que era un buen negocio para los propietarios, con la ventaja adicional de que eran considerados buenos pagadores. Los mexicanos no querían tener problemas y pagaban sus rentas a tiempo [Taylor, 1970].

En ocasiones, la discriminación tenía elementos de raza y clase. Los mexicanos con recursos y de tez clara podían pasar por blancos y eran aceptados en cualquier parte. En ese caso, se les consideraba “hispanos”. Taylor cuenta que uno de sus entrevistados en Calumet, de piel clara, pero que no conseguía vivienda, la obtuvo cuando dijo que era centroamericano. En Gary, los agentes inmobiliarios consideraban que era más fácil conseguir vivienda si el inquilino era considerado “hispano”, no mexicano. Los mexicanos, por definición y generalización, eran pobres, chaparros y de tez oscura. Además de los prejuicios de raza y clase, también eran discriminados por sus costumbres: se decía que eran sucios, ruidosos y gregarios. Si se le rentaba casa a una familia, a la semana siguiente traían parientes y amigos. Para colmo subarrendaban las habitaciones. Con rentas elevadas, esa era, para muchos, la única manera de poder pagar el elevado precio de los alquileres [Taylor, 1979; Betten y Mohl, 1973; Humphrey, 1944].

La segregación se extendía al ámbito religioso. En la Iglesia católica de Gary, los mexicanos tenían asientos reservados, pero al final del templo. Al parecer, se trataba de una práctica común en el contexto de las relaciones raciales de aquellos años [Betten y Mohl, 1973]. No se les podía impedir asistir a la iglesia, pero tampoco forzar a los blancos a relacionarse con ellos. En otros casos, se llegó a soluciones de tipo salomónico: cada grupo étnico debía tener su templo. Así, en Calumet se construyó un templo dedicado a la Virgen de Guadalupe para la atención exclusiva de los mexicanos. También eran segregados en los cines y en los salones de baile regentados por polacos y judíos. Incluso a la hora de morir. En Gary había una sección especial para los mexicanos en el cementerio [Taylor, 1970].

Los obreros solteros que vivían en los barracones de la compañía no se sentían a gusto en Gary [Betten y Mohl, 1973]. Tenían que compartir el espacio con trabajadores de otras nacionalidades y habían demasiados controles por parte de la policía de las empresas. Por añadidura, la renta, que se les descontaba del salario, era elevada. Para los hombres solos, resultaba más barato, agradable y tranquilo rentar un cuarto en una casa donde, además de la habitación, les podían proporcionar la comida y ofrecer el servicio de lavado de ropa. Y así, sin prisa pero sin pausa, los mexicanos fueron creando espacios más cómodos donde vivir, que luego devinieron en barrios a los que consiguieron dotar de servicios [*ib.*]. Ese tipo de urbanización, pueblerino si se quiere, hizo posible que los mexicanos pudieran empezar a instalar negocios, que las mujeres pudieran trabajar en las casas de asistencia, dedicadas a lavar ropa, a preparar y servir comidas.

La comunidad creció y distintas agencias públicas, privadas, religiosas, empezaron a prestar servicios a los mexicanos. Ellos mismos también empezaron a organizarse e integrarse. En Calumet se formaron dos equipos de béisbol: los



Fotografía 9. Familia en Calumet, Illinois. Década de 1920.
South East Historical Society, Calumet.

Mayas y los Yaquis, que competían en la liga local [Entrevista, Calumet, agosto de 2006]. En Indiana Harbor se constituyeron clubes, sociedades mutualistas, agrupaciones de obreros católicos que cada año celebraban las “fiestas patrias” [Señoras de Yesteryear, 1987]. En 1928, Taylor contó cuatro “sociedades” en Gary y ocho en Indiana Harbor [1970].

A pesar de estar concentrados en sus barrios, no faltaban problemas con los polacos, los negros y la policía. Los mexicanos solían cortejar a las muchachas polacas y eso detonaba peleas; también las negras ejercían cierta atracción en los mexicanos [Humphrey, 1944]. En los bailes, donde la mayoría eran hombres, las prostitutas polacas acumulaban clientela, como constató Redfield (capítulo 4).

Los mexicanos, en un comienzo golpeados, segregados e insultados, terminaron por hacerse respetar. Eran diestros con la navaja y, a pesar de su reducido tamaño, eran buenos para pelear [Taylor, 1970]. La vida social era rica y compleja en esas zonas industriales. Muy pronto hubo matrimonios mixtos, como el de Justino Cordero y Carolina Kon (polaca) que se casaron en 1924 en la iglesia “Our Lady of Guadalupe” [Arias y Tortolero, 2001].

Redfield fue a Calumet en enero de 1925. En su recorrido por lo que consideró el barrio mexicano –extremo norte del pueblo, entre las calles 88 y 91 y la calle Búfalo– contó 16 establecimientos comerciales especializados en la clientela mexicana. En la avenida Brandon y la 91, corazón del barrio mexicano, estaba el templo católico “Our Lady of Guadalupe” (capítulo 4).

Recesión y deportación

La etapa de bonanza y el ciclo migratorio terminaron, como sabemos, en 1929, con grandes deportaciones que afectaron para siempre la vida de los que tuvieron que regresar a México como la de los que se quedaron en Chicago. Cuando las empresas comenzaron a quebrar, los mexicanos fueron deportados de manera masiva, en especial, los trabajadores industriales que se encontraban en el medio-oeste. De hecho, los únicos deportados de Estados Unidos por la crisis de 1929 fueron ellos. Se llegó incluso a limitar la demanda de trabajadores mexicanos para el cultivo del betabel. Esos empleos se ofrecieron de manera preferencial a los migrantes europeos que habían quedado desempleados [Durand y Massey, 2003]. Curiosamente, ese mismo año el estado de Texas promulgó la Emigrant Labor Agency Law que limitaba la salida de trabajadores del estado para evitar la escasez de mano de obra y el encarecimiento de los salarios [Taylor, 1928].

Se puede decir que hubo cuatro elementos que enmarcaron y justificaron la deportación masiva de mexicanos en ese momento de crisis de la economía de Estados Unidos: raza, clase, religión y nacionalidad. Por lo regular, los mestizos, podían pasar por blancos o negros, todo dependía del grado de pigmentación de la piel. Pero además de morenos, eran pobres y ocupaban los peores puestos de trabajo. Por si fuera poco, eran católicos, una religión minoritaria y ni siquiera eran bien recibidos en las parroquias católicas donde acudían los europeos. Finalmente, eran extranjeros, su tasa de naturalización en Estados Unidos era bajísima. Por lo tanto, primero fueron inducidos y, más tarde, forzados a aceptar la repatriación voluntaria. Bogardus [1933] distinguió dos fases en el proceso de deportación: hasta mayo de 1932 la repatriación fue voluntaria, luego, forzada.

Frente a la crisis generalizada de la economía, las agencias del gobierno y algunas instituciones de caridad habían sacado cuentas. Resultaba 10 veces más barato ayudar a un mexicano para que regresara a México que apoyarlo para que sobreviviera en Estados Unidos durante todo un año [Betten y Mohl, 1973]. Hubo agencias que se empeñaron en “ayudar” a los mexicanos para que regresaran a su tierra: les daban víveres, asumían las deudas de las rentas que dejaban sin pagar, les financiaban los pasajes de regreso a la frontera.

La prensa informaba que los repatriados regresaban felices y que el gobierno de México los esperaba para convertirlos en propietarios de tierras [Betten y Mohl, 1973].

Con todo, hubo instituciones, sobre todo religiosas, que apoyaron a la comunidad mexicana que se quedó en Chicago durante esos largos años de depresión y deportación. Para las familias de Indiana Harbor, las misioneras de Our Lady of Victory, representaron un apoyo invaluable e inolvidable. Se ha dicho que si la deportación no fue peor en Chicago, se debió, en parte, a la labor que realizaron las organizaciones sociales de apoyo a los migrantes que habían en esa ciudad [Hutchinson, 1999].

Si bien los repatriados salían de todos los rincones de Estados Unidos, Taylor [1970] descubrió que el proceso fue tres veces más intenso en los estados del medio oeste: Michigan, Indiana e Illinois. En buena medida, porque los mexicanos estaban integrados en el trabajo industrial en las ciudades, es decir, en las empacadoras, las empresas siderúrgicas, la industria del automóvil, actividades diezmadas por la crisis de 1929. Pero había algo más.

Los políticos de la época habían construido una segmentación del mercado de trabajo en términos raciales o de nacionalidades: los mexicanos estaban destinados a la agricultura, los europeos al trabajo industrial. Sectores de la prensa consideraban a los mexicanos “la reserva étnica más indeseable del *melting pot*” [Betten y Mohl, 1973]. O, como dijo el presidente de la Cámara de Comercio de Gary: “ellos no se asimilan y no están contentos aquí. Quieren regresar y entiendo que México les da la bienvenida” [*ib.*]. Se llegó a afirmar que ninguna empresa de Lake County había realizado el menor esfuerzo por traerlos hasta allí, ellos simplemente habían llegado a la deriva(...). Y así, como la marea va y viene, ellos tenían que regresar a México [*ib.*].

La recesión que comenzó en 1929 y la deportación masiva que se prolongó hasta 1933, fueron un duro golpe para la joven comunidad mexicana de Chicago. La población de todo el medio-oeste se redujo sensiblemente. Los estados de Michigan e Indiana perdieron la mitad de la población de origen mexicano y el estado de Illinois una tercera parte [Durand y Massey, 2003].

La comunidad mexicana del medio-oeste, además de disminuida, quedó desmembrada y aislada. Se desconectó del flujo migratorio que de cualquier modo siguió fluyendo por la frontera y del posterior Programa Bracero, diseñado fundamentalmente para las labores agrícolas. Los que se quedaron, a pesar de los peores vaticinios de los nativistas de la época, se integraron a la economía y la sociedad estadounidense.

