

# Inmigrantes mexicanos y mercado de trabajo en Chicago, 1920-1950

Gerardo Necochea Gracia\*

Pocos mexicanos, comparados con los millones que albergaba la ciudad, vivieron en Chicago durante la primera mitad del siglo XX. Sin embargo, su presencia fue significativa en el mercado de trabajo. Difícilmente habría sido de otra manera, tratándose en su mayoría de hombres en edad de trabajar. Salieron principalmente del centro occidente y del norte mexicano y llegaron a trabajar para los ferrocarriles, o contratados por alguna compañía, o animados por un conocido que les ayudaría a conseguir empleo.

El mercado laboral urbano era tan vasto como complejo pero para los mexicanos se reducía a unas pocas industrias básicas y manufacturas ligeras. Encontraron gran oferta de empleos que no requerían de calificación laboral pero pagaban bajos salarios. Esta característica común, aunque también el prejuicio, conformó el mercado restringido al que tenían acceso los inmigrantes. Dentro de esta inflexible limitación, los mexicanos tenían libertad de escoger y, por supuesto, escogieron las mejores condiciones de trabajo posibles.

Las compañías ferroviarias y las fundidoras de acero dominaban el mercado laboral para los mexicanos en la década de 1920. Los ferrocarriles eran una industria vieja, que aún crecía pero que ya no evidenciaba desarrollo. La industria del acero, en cambio, inició su auge y desarrollo después de 1880, sin que se hubiera agotado para 1920. Las condiciones que ofrecían estos empleos, respecto de los niveles de ingresos y de calificación laboral, marcaron los límites, superior en el caso de las acerías e inferior en el de los ferrocarriles, de lo que los mexicanos podían esperar en la economía urbana.

En el contexto amplio de la estructura económica, ocurrieron importantes transformaciones durante el periodo aquí comprendido. La fase de

\*DEH-INAH

expansión industrial iniciada en el último tercio del siglo XIX, concluyó durante la década de 1920. La gran industria norteamericana adquirió en esos años las características que predominaron hasta la mitad del siglo XX. Para entonces el sector industrial empezaba a mostrarse exhausto e iniciaba la gradual conversión hacia una economía de servicios. Posteriormente, en el transcurso de una generación, desaparecería la estructura industrial que caracterizó a Chicago durante casi un siglo.

La llegada de inmigrantes mexicanos a Chicago entre 1910 y 1930 coincidió con el final de un proceso expansivo y el inicio de otro estabilizador en la conformación de la industria. Ello determinó el estancamiento laboral y económico de estos inmigrantes. Las modificaciones ocurridas en las décadas siguientes abrieron nuevas oportunidades de empleo para los jóvenes de padres mexicanos nacidos en la ciudad. Entre 1920 y 1950 los niveles de ingreso, calificación laboral y bienestar mejoraron, aunque sólo ligeramente; lo más importante fue haber logrado estabilidad y permanencia laboral.

### **Mercado de trabajo**

Los ferrocarriles atrajeron a gran número de mexicanos hacia Chicago entre 1916 y 1925. Con frecuencia un individuo trabajaba para los ferrocarriles en México hasta llegar a algún pueblo fronterizo. Después de cruzar la línea divisoria, nuevamente conseguía empleo en los ferrocarriles y continuaba viajando. Las líneas de trenes que cruzaban del sudoeste al medio oeste, en Estados Unidos, reclutaban mano de obra mexicana en ciudades fronterizas. El Santa Fe, por ejemplo, lo hacía en El Paso, Texas. Esa compañía de hecho introdujo a los mexicanos al mercado laboral de Chicago. Otras líneas en Chicago, que no tenían conexión con el sudoeste, reclutaban trabajadores en Kansas City, Saint Louis, Omaha, Minneapolis y, más tarde, en la misma ciudad.<sup>1</sup>

Los mexicanos trabajaban para los ferrocarriles aun antes de conocer la existencia de Chicago. En las décadas de 1880 y 1890 se construyeron muchos kilómetros de vía para conectar el centro y el norte de México. La construcción del Ferrocarril Central Mexicano, por ejemplo, inició en 1880 y cuatro años después unía a la ciudad de México con Paso del Norte. Esta vía pasaba por importantes ciudades en el centro occidente, como Irapuato, Guanajuato y León. Posteriormente se tendieron ramales que conectaron a la

<sup>1</sup> Paul S. Taylor, *Mexican Labor in the United States, Vol. II*, University of California Press, Berkeley, 1932, reed. por Arno Press, Nueva York, 1970, pp. 28-33; 63, 75.

región del centro occidente con las líneas principales. En 1888 se terminó la vía de Irapuato a Guadalajara, que beneficiaba a las ciudades michoacanas de Yurécuaro y La Piedad. En 1886 entró en funcionamiento el tramo Morelia a Pátzcuaro, línea que se extendió para 1899 hasta Uruapan. Entre 1899 y 1902 se construyó la vía entre Yurécuaro con Los Reyes, pasando por Zamora y Chavinda.<sup>2</sup>

La demanda de trabajadores para la construcción del ferrocarril convirtió a muchos campesinos en jornaleros ferroviarios. Cuando empezaron los trabajos de construcción para la línea Pátzcuaro a Acámbaro, en 1881, un inspector de la empresa reportó que abundaban trabajadores. Un año después, el gobierno estatal acusó a la empresa de despedir a cinco mil trabajadores. Muchos de ellos habían emigrado de otras partes del estado.<sup>3</sup> Aunque a veces incierto, el trabajo de construcción ferroviaria era una buena alternativa de empleo precisamente en el momento en que se dificultaba el acceso a la tierra.

Más o menos al mismo tiempo, los estados del sudoeste norteamericano eran integrados al resto de los Estados Unidos por medio de una red de ferrocarriles. El Atchison, Topeka y Santa Fe unió Kansas con Nuevo México en 1881 y posteriormente llegó a la frontera, primero a El Paso y después a Nogales. El *Southern Pacific* enlazó el sur de California con Arizona y llegó también a El Paso. Estas, y otras líneas menores, integraron al sudoeste con la región industrializada del noreste.<sup>4</sup>

El enlace tuvo como paso obligado la ciudad de Chicago. La ciudad se había convertido, desde mediados del siglo XIX, en el centro de unión entre el oeste, aún por colonizar y primordialmente agrícola y minero, y el noreste en pleno proceso de industrialización. La construcción de la red ferroviaria centrada en Chicago principió durante el primer auge ferroviario estadounidense, entre 1840 y 1860. Fue entonces cuando se construyeron las vías que ligaban a la ciudad con el noroeste y con Kansas City y Saint Louis al sur. Cuando finalizó este periodo de crecimiento e innovación en los ferrocarriles, en 1870, existían 70 mil millas de vía. Durante los siguientes treinta años, las compañías ferroviarias consolidaron sus logros y expandieron sus alcances sin cambiar grandemente sus operaciones o su concepción del espacio

<sup>2</sup> Sergio Ortiz Hernán, *Los ferrocarriles de México*, Ferrocarriles Nacionales de México, México, 1987, pp. 185-187, 199-203; José Napoleón Guzmán Avila, *Michoacán y la Inversión Extranjera, 1880-1911*, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Morelia, 1982, pp. 59, 63.

<sup>3</sup> Guzmán Avila, *op. cit.*, pp. 44-48.

<sup>4</sup> Ortiz Hernán, *op. cit.*, pp. 184-185; Francisco A. Rosales, «Mexican Immigration to the Urban Midwest During the 1920s» tesis doctoral, Indiana University, 1978, pp. 15-16.

territorial. Las vías tendidas entonces en el sudoeste rellenaron huecos, conectando la región con la red que emanaba de Chicago. Un ejecutivo ferroviario observó llanamente, en la década de 1870, que las vías férreas del oeste fueron construidas desde Chicago y las del este hacia Chicago.<sup>5</sup>

La construcción ferroviaria empleó inmensos contingentes de trabajadores. A mitad del siglo XIX, miles de inmigrantes alemanes e irlandeses trabajaron en ellas, además de que las compañías contratistas mandaban agentes a reclutar trabajadores en Inglaterra y otros países europeos. A la vuelta del nuevo siglo, la mano de obra inmigrante continuó siendo indispensable en el tendido de vía en el sudoeste. La exclusión de inmigrantes chinos contribuyó a que los mexicanos constituyeran la mayoría entre los peones de vía. Las más grandes compañías ferroviarias del oeste los contrataron en grandes números para construir primero y para mantener la vía después, siendo así un estímulo para la inmigración de mexicanos.

Los ferrocarriles del sudoeste, además, dispersaron a los mexicanos por todo el territorio del oeste y medio oeste. Un investigador del Departamento del Trabajo consideró que la mayoría de los mexicanos residentes en Estados Unidos en 1912 trabajaban entonces, o lo habían hecho antes, para los ferrocarriles.

Muchos jornaleros ferroviarios encontraban otros trabajos durante los meses flojos y preferían no regresar a competir con la oleada de nuevos aspirantes una vez reiniciada la actividad. Gracias a que pocos jornaleros acumulaban antigüedad, la demanda de nuevas manos era incesante.<sup>6</sup>

Un importante número de compañías ferrocarrileras establecidas en Chicago emplearon a mexicanos entre 1920 y 1950. En el estado de Illinois había peones de vía mexicanos desde 1910. Tres líneas del sudoeste, Santa Fe, Burlington y Rock Island, empleaban entonces algo más de mil. Su número en las secciones de Chicago fue en aumento a partir de 1916 y hasta 1920, cuando cayó debido a la recesión, para reanudar y mantener el ascenso después de 1921. Los mexicanos constituían 43 por ciento del total de trabajadores ferroviarios a finales de la década. Dieciséis importantes compañías empleaban a la mayoría de ellos.

<sup>5</sup> William Cronon, *Nature's Metropolis: Chicago and the Great West*, Norton and Co., Nueva York, 1991, pp. 65-70, 90; Alfred D. Chandler, *The Visible Hand: The Managerial Revolution in American Business*, Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts, 1977, p. 88.

<sup>6</sup> *Op. cit.*, p. 93; Rosales, *op. cit.*, pp. 17-18; Carey McWilliams, *North from Mexico*, J. B. Lippincott, Filadelfia, 1949, reimp. Greenwood Press, Westport, Connecticut, 1968, pp. 167-169; Matt S. Meier y Feliciano Rivera, *The Chicanos: A History of Mexican Americans*, Hill and Wang, Nueva York, 1972, pp. 138-140, 208-209.

Pocos de estos peones de vía mexicanos continuaban empleados en 1940. Cuando la demanda de brazos se incrementó, por causa de la Segunda Guerra Mundial, las empresas tuvieron que recurrir a la importación de trabajadores bajo el programa de braceros acordado por los gobiernos de México y Estados Unidos. En algunos casos, como el del Baltimore y Ohio o el New York Central, había mexicanos que en 1944 tenían entre diez y veinte años de estar en nómina. Pero la mayoría eran contrataciones recientes. Algunas compañías, inclusive, emplearon mexicanos por primera vez debido a la escasez de mano de obra.<sup>7</sup>

Durante medio siglo los inmigrantes mexicanos fueron importantes para las compañías ferrocarrileras en Chicago, y viceversa. Especialmente antes de 1930, los inmigrantes pasaban con facilidad por empleos ferroviarios, que constituían un punto de entrada al mercado laboral. En décadas posteriores, aún considerando el aumento de empleo en la primera mitad de la década de 1940, disminuyó la importancia del trabajo ferrocarrilero para los mexicanos. Mientras casi una quinta parte de la población mexicana en Chicago en 1930 dependía de los ferrocarriles, sólo el seis por ciento hacían labor en las vías en 1950 (ver cuadro 1). Para entonces, claro, el papel económico de los ferrocarriles había menguado enormemente, en tanto otros medios de transporte sustituían sus funciones.<sup>8</sup>

Cuadro 1. Población mexicana y trabajadores empleados en varias industrias, Chicago y alrededores, 1930 y 1950.

	1930	Porcentaje de población	1950	Porcentaje de población
Población mexicana	21 000	100	25 000	100
Ferrocarriles	4 000	19	1 500	6
Acero	5 500	26	6 000	24
Empacadoras	1 113	5	800	3

Fuentes: Taylor, cuadros 1 y 3; Censos de Población, 1930 y 1950; Frank X. Paz, «Mexican-Americans in Chicago: A General Survey», mimeo, enero, 1948, 12, WCMC 147/4.

<sup>7</sup> Taylor, cuadro 1; «Mexicans in Industry in Chicago», ms. abril 1, 1944, pp. 5-8, caja 8, exp. 85, *Immigrants' Protective League Papers*, University of Illinois at Chicago Library, en adelante citado como IPL, caja/exp.

<sup>8</sup> Chandler, *op. cit.*, p. 88.

La industria del acero también empleó buen número de inmigrantes mexicanos en el transcurso de la primera mitad del siglo XX. Ya una compañía de hierro en el norte de Chicago había importado unos cuantos desde Chihuahua en 1916. La *Inland Steel*, en Indiana Harbor, tenía pocos en 1918 y reclutó muchos más durante la huelga general de la industria en 1919. Alrededor de 1923, *Inland* se convirtió en el empleador individual de mexicanos más grande del país. También a partir de ese año aumentó rápidamente el número empleado por *Wisconsin Steel*.<sup>9</sup>

La manufactura de acero en Chicago comenzó a desarrollarse después de 1880. Antes, a mediados de siglo, la construcción de vías férreas y algunas empresas, como la Compañía McCormick de maquinaria agrícola, consumían grandes cantidades de productos de hierro. La ciudad contaba desde 1840 con varios establecimientos que los manufacturaban. La adopción del proceso Bessemer por parte de la *Chicago Rolling Mill* en 1872 marcó el cambio hacia la producción de acero, mismo que fue acelerado debido a la sustitución de las vías de hierro por las de acero. Chicago producía, en 1876, 85 mil toneladas de vías de acero. Después del incendio que destruyó buena parte de la ciudad en 1871, la reconstrucción urbana demandó cantidades mayores de acero estructural.

La *North Chicago Rolling Mill* deseaba expandir sus instalaciones para aprovechar la demanda. La vieja fábrica, situada a la orilla del río Chicago e incrustada en el medio urbano, no podía crecer físicamente. El costo era prohibitivo y el terreno insuficiente. Los dueños exploraron locaciones hasta encontrar la idónea. *South Chicago*, en colindancia con el estado de Indiana y bordeado por el río Calumet y el Lago Michigan, estaba entonces fuera de los límites urbanos. El espacio era ilimitado, sin fraccionar y de bajo costo. El río y el lago facilitaban el transporte de materia prima. Claro que la abundancia de agua requirió que hábiles ingenieros acondicionaran el terreno, justo en el lado norte de la boca del río. Pero todo entró en los planes a gran escala para construir una moderna planta, equipada para producir principalmente acero. Años después esta compañía se convirtió en la *Illinois Steel Company*.

También en la boca del río, pero del lado sur, se instaló la *Iroquois Company*. Dos fundidoras de hierro ocuparon sendos sitios a orillas del río Calumet en la década de 1890, más tarde se convirtieron una de ellas en la compañía *Wisconsin Steel* y la otra en la *Federal Furnace Company*. *Inland Steel* e *Indiana Steel* se instalaron frente al lago en 1905 y 1906, respectivamente.

<sup>9</sup> Taylor, *op. cit.*, p. 34 y cuadro 3; Francisco A. Rosales y Daniel T. Simon, «Chicano Steel Workers and Unionism in the Midwest, 1919-1945» en *Aztlan*, 6, 2, 1975, p. 267.

El distrito de Calumet, nombre de la región en que se ubicaron las nuevas empresas, ofrecía grandes ventajas para el desarrollo de la siderurgia. El acceso a la materia prima era fácil y económico. Podían adquirirse enormes lotes sin fraccionar y a bajos precios. Existía abundante mano de obra, tanto calificada como no calificada. La red ferroviaria que emanaba de Chicago ponía al alcance no sólo el gran mercado urbano local sino el de todo el oeste del país, que en esos años comenzaba su desarrollo urbano e industrial. Entre 1880 y 1910, a uno y otro lado de la división estatal creció un enorme corredor industrial para la manufactura del acero.

A la vuelta del siglo la mayoría de las compañías acereras pasaron por un proceso de integración vertical y de amalgama que resultó en la creación de grandes corporaciones. En 1901, el empresario J. P. Morgan arregló la consolidación de *Carnegie Steel* con otras compañías y formó *United States Steel*, la más grande corporación dentro de la industria. El conglomerado absorbió a las compañías *Indiana Steel* e *Illinois Steel*. La *Iroquois* pasó a ser parte de *Youngstown Sheet and Tube Co.* en 1923. *Wisconsin Steel* formaba parte de *International Harvester*. La *Federal Furnace Co.* era subsidiaria, desde 1915, de *By-product Coke Corporation*. Sólo *Inland Steel Company* permaneció independiente y se convirtió en una de las más grandes compañías en la región.<sup>10</sup>

Las plantas instaladas pudieron beneficiarse de todos los adelantos en tecnología y diseño industrial. Precisamente para ello es que requerían de espacio ilimitado. Por un lado, el diseño de las plantas planteaba la mayor eficiencia de procesos productivos integrados que no fracturaran el flujo de materiales. Así, en la planta de *Indiana Steel* en Gary, la producción avanzaba en una sola dirección, de este a oeste. Para agilizar el acarreo de materiales, las fábricas y depósitos estaban conectados por un sistema interno de ferrocarril. Además, el mayor tamaño de las instalaciones era requisito para el aprovechamiento eficiente de la nueva tecnología. El sitio de la compañía *Illinois*, que en 1880 parecía ser suficiente para contener la expansión de la empresa, resultó no serlo para 1900. Fue entonces cuando *U. S. Steel*, a través de su subsidiaria *Indiana Steel*, adquirió un enorme lote y erigió el más grande y moderno complejo acerero, *Gary Steel*, junto a otras plantas fabricantes de productos terminados. La planta, terminada en 1914, tenía la mayor capacidad productiva hasta entonces vista.<sup>11</sup>

<sup>10</sup> John B. Appleton, *The Iron and Steel Industry of the Calumet District: A Study in Economic Geography*, University of Illinois Press, Urbana, Illinois, 1927, cap. 1, en especial pp. 27-33; Chandler, *op. cit.*, pp. 359-362.

<sup>11</sup> Chandler, *op. cit.*, pp. 260-262; Appleton, *op. cit.*, pp. 27-31, 81-82; David Brody, *Steelworkers in America: The Nonunion Era*, Harper and Row, Nueva York, 1969, pp. 6-9.

En unos años, las acerías vecinas a Chicago constituyeron uno de los centros productivos más importantes del país. *Illinois Steel* e *Indiana Steel* eran las más grandes productoras, seguidas por *Inland*. Estas tres, junto con las otras pequeñas, en 1923 producían el 22 por ciento de todo el hierro y acero producido en el país. El distrito de Calumet ocupaba el tercer lugar en producción, por debajo de los distritos de Pittsburgh-Cleveland y Bethlehem. La tasa de crecimiento del distrito de Calumet, sin embargo, era mayor que la de estos otros centros productores. Además, durante los años de guerra, la producción en el distrito ganó mercados mientras las plantas situadas al este los perdían. Para 1924, los costos de producción en el distrito de Calumet eran menores que en el otro gran centro acerero, Pittsburgh.

Durante esos años Chicago disputaba el liderazgo en producción al distrito acerero de Pittsburgh. Para la década de 1950 la disputa había terminado. En 1955 el área metropolitana de Chicago produjo 21.7 millones de toneladas de acero mientras que el área metropolitana de Pittsburgh produjo 19.1 millones de toneladas. El distrito de Calumet se había convertido en el líder productor de acero del país.<sup>12</sup>

La industria concentrada en Calumet empleó la mano de obra que llegaba a Chicago. Antes de 1880 los trabajadores provenían principalmente de otras partes del país y de Irlanda, Alemania, Inglaterra y otros lugares en el norte y occidente de Europa. Entre 1880 y 1910 llegaron millones de inmigrantes nacidos en países del sur y el este de Europa. Coincidió su arribo con el traslado de las viejas fundidoras de Chicago al distrito de Calumet y ocuparon los puestos de trabajo con la misma rapidez que la expansión industrial los abría. Los nuevos inmigrantes conformaron la mayor parte de la fuerza de trabajo en la industria.<sup>13</sup> Pero la guerra del 14 y las leyes adoptadas a principios de 1920 para restringir la inmigración, ahorcaron esta fuente de trabajadores. La industria entonces se volvió hacia los negros y los mexicanos.

En 1912 había 17 441 trabajadores empleados por *Illinois* e *Indiana Steel*. La mayoría eran inmigrantes, pertenecientes a 54 distintas nacionalidades. Polacos, croatas, eslovacos, rusos y serbios, en ese orden de importancia, constituían la mitad del total. Alemanes, suecos e irlandeses sumaban el 8.8 por ciento y los negros representaban sólo el 1.5 por ciento. En ese año no había mexicanos. El número total de trabajadores ascendió a 22 061 en 1928. El porcentaje de europeos orientales cayó a 25.8 por ciento y el de

<sup>12</sup> Appleton, *op. cit.*, pp. 19-26, 116-119, 215; Chicago Plan Commission, «The Calumet Area of Metropolitan Chicago», diciembre, 1956, pp. 1-2; IPL, supplement I, 4/49.

<sup>13</sup> Brody, *op. cit.*, caps. 4 y 5.



nordeuropeos, a 5.2 por ciento. Los negros y los mexicanos, en cambio, aumentaron 12.3 por ciento y 9.4 por ciento, respectivamente.

La importancia numérica de los mexicanos dentro de la industria avanzó ininterrumpidamente entre 1916 y 1926. Siete compañías metalúrgicas empleaban, en 1920, a 1 325 mexicanos. Después de la recesión de 1921, *Inland* y otros consorcios iniciaron un incremento de su capacidad productiva y, al mismo tiempo, fueron obligados a reducir la jornada laboral a ocho horas, por lo que tuvieron que añadir un turno de trabajo. Recurrieron entonces a los mexicanos para cubrir su demanda de brazos. *Illinois Steel*, por ejemplo, los importó desde Fort Worth, Texas. En 1923 casi el treinta por ciento del total de trabajadores en *Inland* eran mexicanos, en *U. S. Steel* eran el once por ciento (sumando a los empleados en *Gary Works* y *South Works*) y en *Wisconsin Steel*, el catorce por ciento. En 1926, año pico de empleo, 6 128 mexicanos constituían el 14 por ciento de los 43 691 trabajadores empleados por las principales empresas metalúrgicas de Chicago y el distrito de Calumet.<sup>14</sup>

Entre 1916 y 1923, las siderúrgicas frecuentemente emplearon contratistas para obtener trabajadores mexicanos. Los reclutadores operaban en Kansas City, Omaha, y El Paso. Algunos recorrían los campamentos de ferrocarrileros en la periferia de Chicago. En 1919, varias compañías dependieron de estos contratistas para reemplazar a los acereros en huelga por mexicanos. Después de 1923 las compañías no necesitaron más de los contratistas, gracias al gran aumento en el número de mexicanos residentes en la localidad. Los inmigrantes, de hecho, viajaban directamente a Chicago confiados en que encontrarían trabajo en las acerías.

La oferta de empleos comenzó a disminuir en 1927 y cayó precipitadamente después del invierno de 1929. Durante la depresión económica de la década de 1930 abundó el desempleo y era afortunado el que podía contar con unas cuantas horas de trabajo a la semana. El flujo de mexicanos hacia Chicago cesó. La recuperación económica se inició lentamente hacia finales de la década de 1930 y aceleró el ritmo con el estallido de la Segunda Guerra Mundial. Comenzó entonces un nuevo periodo de empleo de mexicanos en la industria, tanto de los ya residentes en la región como de recién llegados. Ningún mexicano en South Chicago reportó estar desempleado en 1944 y

<sup>14</sup> En 1912, una cuarta parte de los trabajadores eran blancos nacidos en Estados Unidos; su proporción ascendió a 33 por ciento en 1928. El incremento seguramente refleja el ingreso de los hijos de los inmigrantes: Taylor, cuadros 3, 6 y 7; Rosales y Simon, 267; Robert C. Jones y Louis R. Wilson, *The Mexican in Chicago*, Chicago Congregational Union, Chicago, 1931, p. 17.

2 573 laboraban para cinco firmas acereras. Según una estimación de finales de la década, su número ascendía a seis mil empleados en la industria.<sup>15</sup>

En suma, los mexicanos fueron importantes para la industria y la industria para los mexicanos entre 1920 y 1950. A mediados del siglo XX, tanto la producción como la fuerza de trabajo se estabilizaron. La industria entró entonces a un periodo de estancamiento y gradual declinación. Por esta razón los mexicanos no expandieron su proporción entre los trabajadores acereros, aunque si la mantuvieron, a diferencia de lo ocurrido en los ferrocarriles (ver cuadro 1)<sup>16</sup>.

También las empacadoras de carne emplearon a los mexicanos cuando llegaron de Chicago, pero la historia ahí fue diferente. La industria carnicera comenzó en la ciudad modestamente en los años anteriores a la guerra civil, cuando llegaban arrieros con sus manadas de cerdos o reses a los pequeños mataderos dispersos. Durante la guerra y en los años inmediatos posteriores, la ciudad se convirtió en el emporio de la matanza de cerdos y distribución de su carne. En esos años Chicago le arrebató a Cincinnati la dudosa distinción de ser llamada Porkopolis. Después, la especial relación entre el oeste y Chicago determinó que la expansión ganadera en aquella región fluyera al mercado a través de esa ciudad.

La importancia que adquirió la industria carnicera obligó a concentrarla en las afueras de la ciudad. Ahí se construyeron los grandes mataderos, *Stock Yards*. Asimismo, los experimentos de un entusiasta y futurista empresario, Armour, con el carro de ferrocarril refrigerado, originalmente diseñado para transportar frutas, pronto pusieron al mercado nacional al alcance de las grandes empacadoras. Conquistarlo supuso asegurar la provisión de materia prima, utilizar al máximo la eficiencia de las instalaciones del *Stock Yard*, y convencer al público de que la carne tratada y refrigerada era tan buena como la fresca y más barata. De su éxito fueron mudos testigos miles de reses, cerdos y caballos sacrificados a diario. Ríos de sangre se transmutaban en ríos de dinero, producto de las constantes transacciones que ocurrían apaciblemente en las silenciosas y lujosas instalaciones construidas para ese propósito en el perímetro de los mataderos.

<sup>15</sup> Taylor, *op. cit.*, pp. 58, 67, 117-118 y cuadro 3; Louise Año Nuevo Kerr, «The Chicano Experience in Chicago: 1920-1970», tesis doctoral, University of Illinois at Chicago, 1976, pp. 70-83, 130-139; «Mexicans in Industry», pp. 9-10; «Report of the Conference on the Mexican American in Chicago», mimeo., 22 mayo, 1949, p. 7, caja 147, exp. 4, Welfare Council of Metropolitan Chicago Papers, Chicago Historical Society, en adelante citado como WCMC caja/exp.

<sup>16</sup> La proporción probablemente continuó siendo la misma hasta la década de 1970: una tercera parte de la fuerza de trabajo de la planta no. 3 de *Wisconsin Steel* eran mexicanos: William Kornblum, *Bluer Collar Community*, University of Chicago Press, Chicago, 1974, p. 39.

Antes de finalizar el siglo XIX, los *Stock Yards* eran orgullo de la vida industrial de la ciudad. Las guías turísticas aconsejaban recorrer sus instalaciones y muchos lo hicieron, incluyendo improbables visitantes como Rudyard Kipling. A la vuelta del siglo, sin embargo, las mismas compañías responsables del auge de la industria en Chicago, comenzaban a construir plantas empacadoras en otras ciudades. La industria carnicera de la ciudad perdió su dinamismo conforme avanzaba el nuevo siglo, aunque no desapareció sino hasta después de 1950.<sup>17</sup>

Los mataderos empleaban una gran fuerza de trabajo. Los trabajadores, en 1900, eran predominantemente eslovacos. Packingtown, el área residencial contigua a los *Stock Yards*, era habitada principalmente por polacos. Las empacadoras, al igual que las acerías, sintieron la escasez de mano de obra después de 1914 y recurrieron a la contratación de negros y mexicanos. Pero, a diferencia de las acerías, emplearon mexicanos en fecha tardía y menor cuantía.

Cinco grandes empacadoras de carne empleaban a 331 mexicanos en 1920. Contrataron a más en el transcurso de la década y, aún así, en 1928 sólo constituían el seis por ciento de la fuerza laboral. En la compañía Hammond, excepcionalmente, representaban más del diez por ciento del total. El empleo en las empacadoras siguió el mismo camino de abrupto descenso en 1930 y abrupta mejoría diez años después. No obstante el incremento en la oferta de empleos a partir de 1940, sólo tres por ciento de la población mexicana estaba empleada en las empacadoras en 1950 (ver cuadro 1).<sup>18</sup> En el periodo 1920 a 1950, los mexicanos no fueron importantes para las empacadoras de carne en Chicago, ni estas últimas constituyeron una fuente importante de empleo para los mexicanos.

Acero, ferrocarriles y empacadoras conjuntamente daban empleo a tres cuartas partes de los mexicanos que laboraban en la ciudad durante la década de 1920.<sup>19</sup> El resto trabajaba, principalmente, en establecimientos pequeños. Había fábricas de colchones, papel, tractores, velocímetros, dulces, galletas, zapatos, pinturas e infinidad de otros productos. Había también hoteles, restaurantes y otros comercios. Por lo general estos

<sup>17</sup> *Union Stock Yard Gate*, Chicago: Commission on Chicago Historical and Architectural Landmarks, 1976; Cronon, *op. cit.*, pp. 207-259.

<sup>18</sup> Taylor, *op. cit.*, cuadros 3, 5 y 7; Kerr, *op. cit.*, pp. 70-83, 118-129; «Mexicans in Industry», p. 12.

<sup>19</sup> Taylor, *op. cit.*, pp. 70, estima que entre 13 y 15 mil mexicanos estaban empleados en Chicago y el distrito de Calumet en 1928. Podemos tomar la cifra media, 14 000, y sacar el porcentaje que representaban los 10 613 que trabajaban para acerías, ferrocarriles y empacadoras. Obtenemos similar proporción utilizando las cifras del censo: *15th Census, 1930, Population, V, General Report on Occupations*, GPO, Washington, D. C., 1933, cuadro 4.

establecimientos empleaban pocos trabajadores, y a veces unos cuantos mexicanos representaban un alto porcentaje del total. En *Marshall Field Bedding Factory*, 75 mexicanos empleados representaban casi tres cuartas partes del total de trabajadores. En *Olson Rug Company*, 105 mexicanos eran casi una cuarta parte de la fuerza de trabajo. Muchas de estas pequeñas empresas dependían de la mano de obra mexicana. En cambio, para los mexicanos se trataba de empleos eventuales.

Unos cuantos mexicanos eran autoempleados. Algunos eran artesanos, en especial panaderos, sastres y barberos. Otros abrieron comercios, como billares, restaurantes, tiendas de comida y hasta una heladería. En 1928 había entre 200 y 300 negocios de este tipo, que servían algunas de las necesidades de la comunidad mexicana. La mayoría eran únicamente atendidos por el dueño, aunque ocasionalmente empleaban a otros. También unos cuantos profesionistas ofrecían sus servicios. El censo de 1930 contó a 163 de ellos en el estado de Illinois, entre doctores, dentistas, abogados, maestros, inventores, artistas, músicos y otros.<sup>20</sup> Por último, es importante notar las casas de huéspedes como fuente de empleo para mujeres. Según el censo de 1930, en el estado de Illinois, sólo trabajaban el diez por ciento de las mujeres mexicanas mayores de diez años. Sin embargo, en 1925 un alto porcentaje de familias tenían huéspedes de los cuales se ocupaban las mujeres; en 1930, el 37 por ciento de las familias en Chicago daban albergue a uno o más huéspedes.<sup>21</sup>

En 1950 las acerías, los ferrocáriles y las empacadoras aún dominaban el mercado de trabajo para los mexicanos en Chicago. La proporción había disminuido, sin embargo, a un 50 por ciento. Una cuarta parte laboraba en otros empleos manufactureros. En cambio, casi el 20 por ciento había ingresado al mercado laboral no fabril, la mayoría en comercios y otros servicios. Poco más de la mitad entre estos últimos eran los hijos de los inmigrantes que habían nacido en Estados Unidos. También es notorio que de éstos, casi la mitad eran mujeres de entre 14 y 25 años. Al igual que veinte años atrás, el número de profesionistas, técnicos, ejecutivos o propietarios de negocios era reducido. Estas cifras reflejan, sin duda, una tendencia de cambio en la

<sup>20</sup> Taylor, *op. cit.*, cuadros 3 y 23; Robert Redfield, *diario de campo*, 5 octubre, 1924 a 24 abril, 1925, pp. 97-99, caja 59, exp. 2, *Robert Redfield Papers*, University of Chicago Special Collections Library; *15th Census, 1930, Population*, V, cuadro 4.

<sup>21</sup> Esta última cifra la reporta el censo y posiblemente sea una subenumeración, ya que muchas familias incluían parientes que no pagaban renta pero sí compartían gastos a cambio de cuarto y servicio doméstico: *15th Census, 1930, Population: Special Report on Foreign Born White Families...*, cuadro 44 y V, cuadro 4; Elizabeth A. Hughes, *Living Conditions for Small Wage Earners in Chicago*, Department of Public Welfare, Chicago, 1925, pp. 11-13, 45-46.

estructura económica de Chicago, evidente hacia finales de la década de 1940: el crecimiento del empleo más rápido en el sector de comercio y servicios que en el sector manufacturero. Este cambio fue importante, en particular, para los hijos de los inmigrantes mexicanos que comenzaron a entrar al mercado laboral en 1940.<sup>22</sup>

Aunque los ferrocarriles introdujeron a los mexicanos al mercado laboral de Chicago, con el tiempo la industria del acero se convirtió en la más importante fuente de empleo. Los acereros mexicanos eran el componente más estable de la comunidad mexicana en Chicago. Aún más, lo que era una comunidad estratificada, gradualmente se convirtió en más homogénea. Los empleos menos calificados (en los ferrocarriles y la agricultura) y más calificados (artesanos autoempleados), desaparecieron cuando el trabajo industrial descalificado accedió al estatus de semicalificado. Existía un muy pequeño grupo de profesionistas de clase media y un gran número de trabajadores industriales, particularmente en la acerías.

### **Condiciones de trabajo**

Cuando los mexicanos llegaron al mercado de trabajo de Chicago, no perseguían un empleo específico sino un salario atractivo. Lo encontraron en las acerías, que por lo general pagaban más que las empacadoras o los ferrocarriles. Un jornalero en la industria del acero podía ganar de 40 a 50 centavos por hora. Trabajando a destajo (por tonelada de producción), algunos mexicanos ganaban de 6 a 7 dólares diarios. El mantenimiento de vía pagaba entre 35 y 40 centavos la hora. Las acerías ofrecieron abundante trabajo y atractivos salarios durante casi toda la década de 1920, por eso atraeron a los mexicanos. Ahí, y también en las casas empacadoras, podían recibir más de 100 dólares mensuales. La remuneración en otros empleos podía ser casi tan alta: un mexicano empleado por Barret ganaba 92 dólares mensuales. O bien podía ser mísera: una mujer empleada en una confitería ganaba 20 dólares. Considerando el salario percibido por persona, en 1925, el 66 por ciento percibía un ingreso mensual menor de cien dólares (ver cuadro 2)<sup>23</sup>.

Muchas familias no dependían del ingreso de un sólo individuo. Un estudio realizado en 1925 encontró que más de la mitad de las familias

<sup>22</sup> Carecemos de cifras precisas como las que aportó Taylor para 1928, pero alrededor de 8 000 mexicanos laboraban en estas tres industrias, es decir, 53.4 por ciento de los 14 980 hombres y mujeres nacidos en México o hijos de mexicanos nacidos en Estados Unidos, mayores de 14 y que reportaron empleo: v. cuadro 1; *17th Census, 1950, Population, IV: Special Reports, 3A*, GPO, Washington, D. C., 1952, cuadro 22; Chicago Plan Commission, 2-4.

<sup>23</sup> Taylor, *op. cit.*, pp. 77-79; Hughes, *op. cit.*, pp. 46-47.

Cuadro 2. Salario promedio por hora y por semana, para los mexicanos en varias industrias, Chicago y alrededores, 1920-30.\*

	cts/hora	dls/semana
Acero	45	27
Empacadoras	44	26
Ferrocarriles	37	22
Misc.	40	24

\*Las cifras son promedios estimados, a partir de referencias del máximo y mínimo pagado en cada instancia; los montos semanales están estimados con base en 6 jornadas de 10 horas. Algunas cifras reales de salarios semanales: en casas empacadoras, 15, 17 y 18 dólares; en el Santa Fe, 22.08 dólares, y en el Rock Island, 28.20 dólares; Meinhardt Mop Co., 15 y 19 dólares; fábrica de dulces, 5 dólares; Barret Co., 23 dólares.

Fuentes: Taylor, *op. cit.*, pp. 77-80; Hughes, *op. cit.*, cuadro 6; Redfield, *Diario...*, 24-26, 42-50, 55-57, 67.

estudiadas combinaban el ingreso de varios miembros. El estudio, que abarcaba a diferentes grupos de la población, concluyó que las esposas complementaban el ingreso familiar particularmente entre los negros y los mexicanos. En 1930 una tercera parte de las familias mexicanas dependían de dos o más salarios.<sup>24</sup> En ambos años las proporciones quizás eran más altas, debido al carácter estacional de algunos empleos y, sobre todo, a la frecuencia con que las mujeres complementaban el ingreso realizando actividades fuera del mercado laboral formal: atendiendo huéspedes, lavando ropa, cosiendo o cuidando niños. Los individuos sin familia también juntaban al menos parte de sus ingresos, para hacer frente a los gastos de vivienda, comida y otros. De esta manera, el ingreso de los mexicanos era resultado de un esfuerzo colectivo. Un alto salario en una fábrica de acero podía ser pilar de un ingreso que combinaba salarios bastante menores para sumar más de 125 dólares mensuales.<sup>25</sup>

Un ingreso de esa cantidad era alto, visto con lo ojos de los inmigrantes acostumbrados a los salarios mexicanos. El sueldo promedio en México, en

<sup>24</sup> *Ibidem*, pp. 45-46; 15th Census, 1930, *Population: Special Report*, cuadro 44.

<sup>25</sup> Hughes, *op. cit.*, p. 44, sus cifras son para 1925 y posiblemente el salario familiar fuera un poco más alto en 1928. Estas cifras coinciden con las que presenta Manuel Gamio, *Mexican Immigration to the United States*, University of Chicago Press, Chicago, 1930; reed. Dover, Nueva York, 1971, p. 39.

1920, era de 57 centavos de dólar al día: un jornalero agrícola ganaba 45 centavos mientras un operario industrial ganaba 70. Los promedios eran más bajos en la zona de emigración. Un trabajador necesitaba entonces, de acuerdo con las cifras de Manuel Gamio, un mínimo de 144 dólares mensuales y no ganaba más de 18.<sup>26</sup> Por supuesto también en México el verdadero ingreso era la suma de aportaciones individuales. Aún así, el ingreso familiar no cubría el mínimo mensual para vivir con desahogo. Muchos emigraron precisamente con la expectativa de que el mayor salario en Estados Unidos cambiara las condiciones de vida familiares en México.

Paradójicamente, el salario recibido por los mexicanos era bajo en comparación con el ingreso mínimo necesario para vivir en Estados Unidos. En 1925, el 42 por ciento de todos los asalariados en Estados Unidos ganaba menos del mínimo necesario para tener salud y decencia mientras que el 80 por ciento de los mexicanos en Chicago padecía esa situación. La mayoría, incluso, apenas alcanzaba el nivel de la pobreza (ver cuadro 3). Por si fuera poco, los frecuentes periodos de desempleo mermaban considerablemente el ingreso anual. La posibilidad de un ingreso mayor a los dos mil dólares anuales, aunque probable, era un ideal difícil de lograr.

Cuadro 3. Salario mínimo necesario para cuatro niveles de vida en Estados Unidos y salario familiar mexicano en Chicago, 1925.

Nivel	Mínimo necesario (dólares al año)	Por ciento de familias mexicanas debajo del mínimo
pobreza	1 000-1 100	30
subsistencia	1 100-1 400	56
salud y decencia	1 500-1 800	80
mínimo desahogo	2 000-2 400	84

Fuente: Bernstein, *op. cit.*, pp. 64-65; Hughes, *op. cit.*, cuadro 5.

En esta diferencia residía la conveniencia para las industrias que empleaban mexicanos. Normalmente la discriminación salarial ocurría en pequeños establecimientos. Una casa empacadora menor, por ejemplo, pagaba a sus jornaleros mexicanos 32.5 centavos por hora y a los otros, 40 centavos. Seguramente esta diferencia salarial permitió continuar operando

<sup>26</sup> Gamio, *op. cit.*, pp. 35-37.

a muchas empresas chicas. En la gran industria, en cambio, no era importante la discriminación directa sino el hecho de que el empleo de mexicanos permitía mantener un bajo nivel de salarios.<sup>27</sup>

Estos bajos salarios eran para los jornaleros comunes. La mayoría de los mexicanos caía en esta clasificación durante la década de 1920. La compañía *Illinois Steel* empleaba a algo más de dos mil mexicanos en 1928: de éstos sólo 38 ejecutaban labores calificadas mientras 1 646 eran obreros descalificados. Unos años antes, el Ferrocarril Santa Fe tenía en nómina a sesenta mexicanos, la mayoría con cierta antigüedad y todos considerados como «trabajadores sin calificación (*low class labor*)». Quizás el ayudante de herrero y el bombero tenían los trabajos más calificados de todos los mexicanos que trabajaban en las vías, los patios y los talleres de reparación. En las empacadoras de carne y mataderos sucedía igual. Muchos obtuvieron trabajo en la fábrica de pegamento, considerado como un «trabajo apestoso». Un mexicano de nombre Zavala tenía que acarrear pesados trozos de carne y su hermano Salvador lavaba los pisos. Dos mexicanos, en Armour, lavaban la carne en el departamento de embutidos de puerco. Cerca del 82 por ciento de los mexicanos realizaban trabajo manual y sin calificación en las empacadoras de carne, los ferrocarriles, las acerías y otras fábricas. Los pocos trabajadores calificados mexicanos eran carniceros, carpinteros, pintores y ocasionalmente electricistas, maquinistas y mecánicos de automotores. Otros, que no se encontraban en plantas industriales, eran zapateros, ebanistas, impresores, forjadores, sastres, curtidores o albañiles.<sup>28</sup> En la década de 1920 casi todos los mexicanos se parecían a los que figuraban en una lista de la policía en 1926: «jóvenes y sin calificación».<sup>29</sup>

La paga que recibían los mexicanos obedecía a las tendencias generales registradas por los salarios. En las décadas de 1870 y 1880, el salario promedio de jornaleros y trabajadores fabriles aumentó constantemente. Después de 1896 y hasta 1940, estos salarios permanecieron estables o disminuyeron. Los años de 1914 a 1919 fueron excepcionales, ya que la guerra, la escasez de mano de obra y la militancia obrera impulsaron el alza salarial. Justo en esos años entraron los mexicanos al mercado laboral de

<sup>27</sup> Taylor, *op. cit.*, pp. 78-79; según el encargado del Departamento de «Americanización» de la Young Men's Christian Association (YMCA), los grandes establecimientos empleaban a los mexicanos para mantener bajos los sueldos y evitar huelgas: Redfield, *diario de campo*, 1.

<sup>28</sup> Taylor, *op. cit.*, pp. 96, 158 y cuadros 21 y 22; Redfield, *op. cit.*, pp. 21, 36-39, 55-57, 92; México, 11 diciembre, 1926; Jacob Horak, «Criminal Justice and the Foreign Born. Preliminary Report», ms., 1 mayo, 1930, p. 22, IPL, 2/21.

<sup>29</sup> «Names from Archer Ave. Police Station Books», ms., 1926, IPL, 4/54a suppl. II.



Chicago. El ingreso real permaneció constante entre 1920 y 1929 y declinó durante la Gran Depresión. Una nueva tendencia al alza comenzó en 1940, especialmente en los salarios de los operarios fabriles.<sup>30</sup>

La condición salarial de los mexicanos en 1950 resultó de estos movimientos a largo plazo. Por ello existe evidencia de relativa mejoría respecto de 1930 sin que su posición económica fuera alterada sustancialmente. Desafortunadamente, el censo de 1950 informó sólo sobre salarios individuales. Pero podemos especular con esas cifras sobre el monto del ingreso familiar, mejor indicador de su economía. Trabajaban en total 14 980 individuos de origen mexicano, los cuales eran en su mayoría hombres y sólo un 18 por ciento eran mujeres. Poco más de la tercera parte de las trabajadoras había nacido en México: casi todas eran casadas y mayores de 25 años (incluso el 27 por ciento tenía más de 45 años). El restante 63 por ciento de mujeres había nacido en los Estados Unidos: la mayoría eran solteras y menores de 25 años (sólo el 2 por ciento tenía más de 45 años). Es posible sugerir que las primeras eran esposas, y las segundas hijas, que contribuían al salario familiar; y que los casos en que ambos cónyuges trabajaban no eran frecuentes. También entre los hombres de ascendencia mexicana nacidos en los Estados Unidos, la mayoría (un 51 por ciento) tenía entre 14 y 24 años. Ello sugiere, nuevamente, que eran hijos solteros que contribuían al salario familiar. Suponiendo un padre empleado, mayor de 45 años, que ganara 2 664 dólares, y al menos otro miembro de la familia, menor de 25 años, que ganara 1 750 dólares, el salario familiar anual promedio podía ser de 4 414 dólares. Evidentemente este salario descendía o aumentaba de acuerdo con el número de hijos y con los ciclos de desarrollo de la familia.<sup>31</sup>

En 1950 el presupuesto mínimo para una familia de cinco miembros era de 4 300 dólares. El ingreso individual medio para los mexicanos que vivían en los EUA en 1949, era de 2 566 dólares anuales y de 2 066 para los mexicanos nacidos en Estados Unidos. El 92 por ciento de los primeros y el 97 por ciento de los segundos, ganaban menos de 4 000 dólares al año. Sólo los ingresos combinados en la unidad familiar podían aproximarse al mínimo deseable. Teniendo en cuenta

<sup>30</sup> David M. Gordon, Richard Edwards y Michael Reich, *Segmented Work, Divided Workers*, Cambridge University Press, Cambridge, 1982, pp. 150, 192-97; Irving Bernstein, *The Lean Years*, Houghton Mifflin, Boston, 1960, pp. 259-60, 313-14.

<sup>31</sup> Las cifras de 1950 no son comparables con las de 1930 y años anteriores. Los montos salariales refieren el ingreso anual medio de todos los individuos empleados, nacidos en México o en Estados Unidos de padres mexicanos. No dan detalles sobre ingresos por rama industrial y menos por compañías específicas. El espacio territorial, además, era diferente: el área metropolitana de Chicago. Por lo mismo, tan sólo es posible comparar la situación de conjunto en 1950 con la que prevalecía en 1930. *17th Census, 1950, Population, IV*, cuadro 22.

que las cifras referidas eran promedios, entonces alrededor de la mitad de las familias mexicanas vivían por debajo de ese mínimo. También alrededor de la mitad de todos los asalariados en Estados Unidos vivían debajo de ese nivel. Los trabajadores en la industria del acero podían considerarse bien pagados: percibían aproximadamente 3 245 dólares anuales mientras el promedio para los asalariados industriales era de 2 515 dólares.<sup>32</sup> Posiblemente el alto porcentaje de obreros mexicanos en las acerías contribuyó a elevar el promedio salarial del conjunto. Como sea, la situación económica de los mexicanos en 1950 mejoró relativamente respecto de 1930, aunque seguían estando al filo de la pobreza.

En el trabajo ejecutado por los mexicanos ocurrieron algunos cambios entre las décadas de 1920 y 1940. En las plantas de acero, un número considerable avanzó a la posición de trabajadores semicalificados. *Inland* informó que un 40 por ciento de los mexicanos ahí pertenecían a esta categoría. En todas las fundidoras de acero trabajaban de «chiperos», término que adaptaron del inglés *chipper* y que se refiere al trabajo de eliminar asperezas en los lingotes de acero. Un administrador consideraba que los mexicanos ejecutaban este trabajo de manera «muy artística». En *Illinois Steel* abrían y cerraban las puertas de los hornos, «una posición de gran responsabilidad» según ejecutivos de la compañía. Sólo unos cuantos desempeñaban trabajo de mecánico, soldador o algún otro oficio calificado.

La estructura ocupacional general de los mexicanos era similar a la de la industria del acero. Según el censo de 1950, el dos por ciento eran operarios y el 29 por ciento jornaleros. Sólo el 13 por ciento aparecían en la categoría de trabajadores calificados y capataces. El cambio más notorio fue el mayor número empleado por el sector de servicios y comercio.<sup>33</sup> El crecimiento de este sector ofreció una alternativa al difícil ascenso de la escala de ocupaciones fabriles. Estos cambios sugieren una circulación ocupacional dentro de un mercado laboral caracterizado por poca calificación y bajos salarios.

Las mejoras en ingreso y ocupación se hicieron posibles con la recuperación económica iniciada durante la Segunda Guerra Mundial. Por tres décadas, de 1940 a 1970, la expansión económica permitió altas cifras de empleo y mejores salarios. Pero fue la presencia de fuertes sindicatos industriales la que tradujo la posibilidad en beneficios concretos. En la industria del acero y de las empacadoras, los nuevos y militantes sindicatos aparecidos en los años treinta organizaron a todos los trabajadores dentro de sus filas. Los trabajadores

<sup>32</sup> Gabriel Kolko, *Wealth and Power in America*, Praeger Pubs., Nueva York, 1962, pp. 97-99.

<sup>33</sup> Taylor, «Mexicans in Industry», p. 9; *17th Census, 1950, Population, IV*, cuadro 22.

mexicanos en esas industrias obtuvieron, por primera vez, aumentos salariales. Además, la adopción del criterio de antigüedad para decidir promociones o cambios de departamento, y el establecimiento de un procedimiento para negociar quejas y conflictos permitieron a los mexicanos acceder a mejores trabajos y tener mayor seguridad de permanencia en el empleo.<sup>34</sup> Sin duda fueron los trabajadores mexicanos sindicalizados, especialmente los acereros, los que lograron estabilidad y mejoras en su situación laboral.

Queda así delineado el mercado en el que trabajaban los mexicanos. Cuando llegaron a Chicago, fungieron como mano de obra descalificada y barata, cubriendo la demanda de jornaleros comunes principalmente en tres industrias. El mercado laboral de la ciudad, por supuesto, no se reducía a estas industrias. Existían en Chicago 10 201 establecimientos en el sector manufacturero en 1929. Pero los trabajadores mexicanos no tenían acceso a esta diversidad: más de la mitad estaban empleados por sólo quince plantas industriales, principalmente acerías y empacadoras. Esta concentración disminuyó algo para 1950, en este año acerías y empacadoras empleaban poco más del 40 por ciento de los trabajadores mexicanos, mientras que en el área metropolitana existían arriba de 13 mil establecimientos repartidos en diecinueve industrias.<sup>35</sup> Con el transcurso del tiempo, el mercado de trabajo se volvió menos restringido y había más trabajadores semicalificados en la industria y más empleados en los servicios. Aunque la proporción de jornaleros comunes era alta y sus ingresos eran bajos, menos de ellos vivían debajo del nivel de pobreza. Esta estructura ocupacional y salarial marcó los límites y las opciones que los mexicanos encontraron en el mercado.

Los primeros mexicanos que llegaron a Chicago no sabían qué problemas enfrentarían. Los cambios ocurridos en el mercado laboral entre 1920 y 1950 fueron importantes para su experiencia. Quienes consiguieron estabilidad laboral e ingresaron a los sindicatos no eran ya los jóvenes nacidos en México y recién llegados a ese nuevo país, sino hombres maduros y sus hijos nacidos en Estados Unidos. En la medida en que reconocieron los límites y ejercieron las opciones posibles, los mexicanos llevaron a cabo, aun dentro de este campo restringido e inflexible, un complejo proceso de formación de clase. El camino así recorrido acercó su experiencia y condición a la del resto de la clase obrera norteamericana.

<sup>34</sup> Rosales y Simon, *op. cit.*, pp. 267-275.

<sup>35</sup> *15th Census, Manufactures, 1929, I*, GPO, Washington, D. C., 1933, cuadros 6 y 8; Taylor, *op. cit.*, cuadro 3. Las 93 fundidoras de hierro y acero y empacadoras de carne constituían apenas 0.9 por ciento del total de establecimientos manufactureros; Chicago Plan Commission, cuadro 1.