

DEARINGER, Ryan, *The Filth of Progress. Immigrants, Americans and the Building of Canals and Railroads in the West*, University of California Press, Oakland, 2016, 289 pp.

Muy recientemente ha empezado a considerarse a los trabajadores de las obras públicas parte de sujetos colectivos tales como la clase o la nación. Las memorias históricas los han soslayado (aunque pudieron ser numerosísimos) o abiertamente despreciado. Ryan Dearinger los aborda como elementos no considerados pero imprescindibles para la erección de los *internal improvements*, grandes símbolos del progreso norteamericano, canales y ferrocarriles, que acompañaron durante los dos cuartos centrales del siglo XIX la expansión hacia el oeste, el gran mito de la nación republicana. Su gran momento, con fotografías reveladoras, la celebración de la conexión de las obras del Central Pacific y del Union Pacific en el poblado del monte Promontory, en Utah, en mayo de 1869.

Desde la historiografía anglosajona clásica (Terry Coleman) se sabía de los *navvies* o peones de la construcción de obras públicas como gente nómada de imagen brutal, excesiva, de la que las poblaciones asentadas recelaban. Los británicos los exportaron fuera de las islas, también a España (Barcelona-Mataró, Bilbao-Miranda de Ebro). En el caso norteamericano a los prejuicios, repetidos tanto como las fronteras nacional-civilizadoras profundizaban en el continente, se une la pésima consideración que merecieron los muy necesarios inmigrantes llegados de diversas procedencias. Ciudadanos de segunda clase en el mejor de los casos, se afirma. El autor se aleja de los puntos de vista de varones blancos protestantes de clase media, promotores, beneficiarios e intérpretes del progreso que encarnaban canales y ferrocarriles. Ahí los ingenieros y los contratistas. Se aleja también de los puntos de vista del movimiento obrero, en plena fase artesana y por tanto blanco-respetable y excluyente. Su objeto de atención preferente son «los otros trabajadores», en claves étnica, de género y de no cualificación.

Wolfgang Schivelbusch había comparado la construcción en línea recta europea con los grandes rodeos de obstáculos naturales en Norteamérica, para evitar las obras de arte (túneles, puentes, viaductos) que requerían mano de obra cara y escasa. Por descontado las ciencias sociales ya han explicado que la cualificación no es simple destreza retribuible, sino que depende de la posición social tanto como la conforma en los procesos históricos. Por tanto, el libro se centra en los *ditchdiggers* o cavadores de zanjas de los canales y en los peones de los movimientos de tierras, explanaciones y asentamiento de vías de ferrocarril.

Desde la década de 1810 el gobierno federal apoyó la construcción de canales como vía de conquista del espacio para el engrandecimiento nacional. Aunque

no es objeto de este estudio esa primera fase en la costa este del país, allí se ocuparon convictos, esclavos (en los Estados esclavistas), negros libres e inmigrantes europeos. La dureza del trabajo se mantuvo en un momento posterior, cuando la frontera se desplazó hacia el oeste y la *canal mania* alcanzó en 1830-1850 los estados de Indiana e Illinois, con el centro de negocios que llegó a ser Chicago. Allí sólo se ocupó a trabajadores libres, inmigrantes irlandeses en su inmensa mayoría, receptores de todos los prejuicios señalados. Singularmente el de no aspirar al cultivo respetable de la tierra, seña de identidad de todo ciudadano americano y llave de los derechos políticos.

Los irlandeses dan continuidad al libro porque estuvieron en todas las fases de la expansión con obras públicas, antes y después de la gran hambruna. En *La formación de la clase obrera en Inglaterra* E.P. Thompson ya les había dedicado páginas, si bien considerándoles miembros de la clase que en su opinión fraguaba a este lado del Atlántico. Thompson mencionaba sus aficiones callejeras, su capacidad de integración y su escasa cualificación, que les llevaba a la eventualidad portuaria. En el medio oeste americano se ganaron una imagen de trabajadores agresivos pero formidables, ese tipo de masculinidad que con Stajanov se elevó a icono. Sacudiéndose su pésima reputación se hicieron un hueco en la vida pública a base de huelgas, peticiones parlamentarias e inmersión en las redes políticas republicanas anteriores a la guerra civil (Noel Ignatiev y cómo llegaron a ser blancos los irlandeses). Ryan Dearinger los utiliza como modelo de *communities in contestation*, ya que en su planteamiento a los constructores efectivos del progreso americano sólo se les dejó la vía del conflicto ante su exclusión de la comunidad nacional.

Otros imitaron la respuesta de los irlandeses en otras fases de la expansión hacia el oeste. En la frontera tras el Mississippi, en el todavía territorio de Utah, los mormones fueron la única comunidad asentada que participó en la construcción del ferrocarril hacia el Pacífico. Con la esperanza de acceso a la americanidad y la blanquitud dominante (sin irlandeses), adecuaron hacia el duro trabajo sus fórmulas de masculinidad y su moral religiosa. Por el rigorismo antialcohólico se acercaron a otras iglesias protestantes, pero la normatividad federal combatió y terminaría proscribiendo la poligamia. A su vez la construcción del ferrocarril del que luego se presumió como logro nacional no habría sido posible sin los entre doce y quince mil trabajadores chinos contratados en la década de 1860 por el Central Pacific Railroad.

Los trabajadores chinos, en una emigración de larga distancia que alcanzó otras latitudes (Caribe), no sustituyeron otra mano de obra. Con los irlandeses ocupados en el Union Pacific Railroad, los trabajadores blancos prefirieron a gran escala la ocupación mejor pagada en las minas de Nevada. El 90% de la mano de obra del Central Pacific fueron chinos. Demostraron capacidades organizativas y reivindicativas en su huelga de 1867, con la que consiguieron mejores condiciones laborales. Acabado el ferrocarril en 1869, el intento de llevarles a las minas

fue respondido por los mineros blancos sindicados, que consideraron a los chinos sólo válidos para *menial duties* u ocupaciones indignas asemejadas a la servidumbre. Violentas campañas anti-chinas en la década de 1870 en California, que cabría comparar con los pogromos antijudíos en Europa oriental, culminaron con la Chinese Exclusion Act de 1882. En lo sucesivo Norteamérica sólo aceptó inmigrantes desde Europa, condenando a la inmigración china a la clandestinidad.

Dearinger enfatiza que, pese a cierta publicística y cierta memoria engañosa, las comunidades étnicas trabajaron en las obras públicas por separado. Sus logros laborales no se traspasaron a otros grupos. Asoma, aunque no se desarrolla, la importancia en la organización del trabajo de los capataces y encargados, puestos reservados a esa minoría blanca de trabajadores. El estudio, apoyado en un amplio abanico de fuentes y con contundente soporte bibliográfico (sólo en inglés), resulta muy interesante. Acaso, llama la atención que la preocupación por las actuaciones de género no se acompañe de algún seguimiento de las mujeres, cuestión con alguna entidad en la historia de las migraciones. También los indígenas norteamericanos quedan sin tratamiento, aunque obviamente su relación con el ferrocarril fue muy otra. Algunos presentismos veniales acerca de la globalización, el tratamiento a los inmigrantes y la exclusión racial no empañan una investigación muy aprovechable.

*Rafael Ruzafa Ortega*